Verlagsort Danzig

DWZ

DANZIGER WIRTSCHAFTSZEITUNG

ZUGLEICH
MITTEILUNGEN DER HANDELSKAMMER ZU DANZIG

FERNER
POLNISCHE WIRTSCHAFTSGESETZE
IN DEUTSCHER ÜBERTRAGUNG

BEILAGE: DANZIGER JURISTISCHE MONATSSCHRIFT

11. NOVEMBER 1927 | NUMMER 45 | 7. JAHRGANG

Aus dem Inhalt:

DRUCK VON A. SCHROTH, DANZIG, HEILIGE GEISTGASSE NR. 83

Die „D. W. Z.“ kann ständig eingesehen werden:

Im Deutschen Reich:

bei den Handelskammern in: Allenstein, Berlin, Bremen, Breslau, Chemnitz Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Elbing, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Köln a. Rh., Lübeck, Magdeburg, Saarbrücken, Stettin.

bei den Verbänden: Deutscher Industrie- und Handelstag, Berlin, Deutscher Wirtschaftsdienst, Berlin, Deutsch-Russischer Verein, Berlin, Reichsverband der Deutschen Industrie, Berlin, Verband Russischer Großkaufleute, Industrieller und Financiers in Deutschland, Berlin, Außenhandelsverband (Handelsvertragsverein) Berlin.

bei Behörden: Auswärtiges Amt, Berlin, Reichsbankdirektorium, Berlin, Reichswirtschaftsministerium, Berlin, Reichsbahndirektion Osten, Frankfurt (Oder), Zweigstelle des Auswärtigen Amtes, Nürnberg 2.

bei übrigen Stellen: Institut für Wirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Staatswissenschaftliches Seminar der Universität Greifswald, Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Berlin.

In Polen:

bei den Handelskammern in: **Bielitz, Bromberg, Graudenz, Lemberg, Posen, Thorn.**

bei Behörden: Ministerium für Industrie und Handel, Warschau (in 3 Abteilungen).

bei Verbänden: Verband deutscher Industrieller und Kaufleute in Polen, Bromberg, Oberschlesischer Berg- und Hüttenmänn.-Verein, Kattowitz, Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pommerellen, Posen, Wały Leszczynskiego 2, Centrala Zwiazku Kupcow (Zentralverband der Kaufmännischen Vereine), Warschau, Centralny Zwiazek Polskiego, Przemysłu, Warschau, Verband selbständiger Kaufleute, Graudenz.

bei übrigen Stellen: Konsulat der Tschecho-Slowakischen Republik, Posen, Biblioteka Sejmu, Warschau, Legation de Suisse, Warschau.

In Rußland und den Randstaaten:

in Moskau: Bibliothèque Centrale D. O. V. W. R., Zentralbibliothek W. S. N. H.
„ **Memel:** Handelskammer,
„ **Reval:** Kaufmannskammer,
„ **Riga:** Kaufmannskammer, Rigaer Wirtschaftszeitung.

Im übrigen Ausland:

in Amsterdam: Polnisches Konsulat, Bureau voor Handelsinlichtingen,
„ **Brüssel:** Fa. J. Steinberg, 213, Rue de la Poste,
„ **Budapest:** Budapester Handels- und Gewerbekammer, Bund der Ungarischen Fabrikindustrieller, Ungarisch-polnische Handelskammer, Budapest,
„ **Bukarest:** Dr. M. Margulies, Institut Economique Roumain,
„ **Genf:** Internationales Arbeitsamt (Bureau de Traveille), Société des Nations (Völkerbund),
„ **Kopenhagen:** Königl. dänisches Ministerium des Äußern,
„ **London:** British Overseas Bank, „European Finance“, The Danzig Information Office Sentinel House, Southampton Row.
„ **Paris:** Handelskammer zu Paris,
„ **Prag:** Schriftleitung der Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer,
„ **Reichenberg:** Handels- und Gewerbekammer,
„ **Rom:** Instituto Nazionale,
„ **Stockholm:** Allgemeiner Schwedischer Exportverein,
„ **Wien:** Auslandsdeutsche Kammer für Handel und Volkswirtschaft, Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie.

Danziger Wirtschafts-Zeitung

zugleich Mitteilungen der Handelskammer zu Danzig

Herausgegeben von dem Syndikus der Handelskammer Dr. Br. Heinemann. Schriftleiter: Dr. Chrzan

mit den Beilagen: **Danziger Juristische Monatsschrift**
Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

7. Jahrgang | **Nr. 45** | 11. November 1927

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet im In- und Ausland durch die Post bezogen pro Monat 3.— Dg., unter Kreuzband nach Polen 11.— Dg. und dem Ausland 12.— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1.— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Chrzan, für Inserate: Bruno H. Gülsdorff, Jopengasse 65 II

Die Krankenkassen in der öffentlichen Kritik.

Anläßlich der Tagung des Gesamtverbandes der Krankenkassen Deutschlands am 3. und 4. Juli d. Js. in Konstanz hat auf Aufforderung des Vorstandes des Gesamtverbandes der Krankenkassen Deutschlands Dr. jur. G. Erdmann für die Vereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände das von der Versammlungsleitung zur Erörterung gestellte Thema „Die Krankenkassen in der öffentlichen Kritik" in einem einleitenden Referat behandelt. Da die Geschäftsgebarung der Ortskrankenkassen im Reich und in Danzig kaum irgendwelche nennenswerten Unterschiede aufweist, können die Ausführungen Dr. Erdmanns auf die Danziger Verhältnisse fast ausnahmslos angewendet werden.

Ausgehend von der Tatsache, daß die Organe der Krankenversicherung die hohe Aufgabe haben, der Volksgesundheit unparteiisch und unpolitisch zu dienen, also eine Aufgabe von höchster sozialer, kultureller, wirtschaftlicher, aber auch staatspolitischer und staatserhaltender Bedeutung zu erfüllen haben, stellt Dr. Erdmann fest, daß Pflichten gegenüber der Allgemeinheit von sehr großem Wert auf der andern Seite besondere Peinlichkeit und Sorfalt bei der Art und Weise verlangen, mit der sie durchgeführt werden. Daß sich die Oeffentlichkeit mit dem Geschäftgebaren der Organe der Krankenkassen so eingehend beschäftigt, wie es der Fall ist, liegt zunächst an dem allgemeinen Interesse, das die breite Oeffentlichkeit an dieser Materie nimmt, liegt aber auch an der Tatsache, daß die Kosten für die Krankenversicherung gegenüber der Vorkriegszeit um das Dreifache gestiegen sind. Berücksichtigt man, daß im Deutschen Reich rund eineinhalb Milliarden Reichsmark im Jahr für die Krankenversicherung aufgebracht werden, so ist es erklärlich, daß, abgesehen von der Menge der großen und kleinen gewerblichen Betriebe, fast jeder Einzelhaushalt durch diese Ausgabe unmittelbar wirtschaftlich getroffen wird.

Wenn die öffentliche Meinung sich in den letzten Jahren gerade mit der Tätigkeit des Hauptverbandes deutscher Krankenkassen so eingehend beschäftigt hat, so liegt dies nach den Ausführungen Dr. Erdmanns daran, daß gerade der Hauptverband deutscher Krankenkassen eine bestimmte parteipolitische Einstellung auf seine Fahne geschrieben hat und diese parteipolitische Einstellung vielfach für die Tätigkeit des Verbandes richtunggebend gewesen ist.

In wirtschaftlicher Hinsicht wendet sich der Referent gegen die vom Hauptverband deutscher Krankenkassen im Jahre 1925 zum Prinzip erhobene Bewirtschaftung der Krankenkassen durch Eigenbetriebe. Diese Betriebe, die den Verkauf aller zur Krankenfürsorge benötigten Artikel ebenso wie die Herstellung von Arzeneien und Heilmitteln, Nährmitteln, Verbandstoffen, Brillen und anderen Artikeln der Krankenpflege betreiben, sind naturgemäß bestrebt, sich mit allen Mitteln eine Monopolstellung zu verschaffen. Unter dem politischen Gesichtspunkt „Sozialisierung des Gesundheitswesens", unter dem wirtschaftlichen Gesichtspunkt, öffentliche Fürsorgeeinrichtungen zu privaten Erwerbsgeschäften auszunutzen, sind hier seinerzeit große Unternehmungen geschaffen worden, die dem schärfsten Widerstand der Privatwirtschaft begegneten und immer begegnen werden. Hier handelt es sich also politisch um den Versuch, mit Hilfe wirtschaftlicher Maßnahmen eine dem Gesamtwohle der Bevölkerung dienende Sozialversicherungseinrichtung der Verfolgung einseitiger parteipolitischer Ziele einer einseitigen Interessengruppe dienstbar zu machen. Juristisch bedeutet die geschilderte Tätigkeit des Hauptverbandes deutscher Krankenkassen, um mit Dr. Erdmann zu sprechen, eine Verletzung der gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der Vorschriften des § 414 R.V.O.

Im engen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des Hauptverbandes deutscher Krankenkassen steht die politische Betätigung. Hier weist Dr. Erdmann auf einen Bericht der Düsseldorfer Volkszeitung vom 26. Juli 1926 über eine Tagung der Hauptverbandes deutscher Krankenkassen hin, in der der Reichstagsabgeordnete Dr. Moses folgendes anführte: „Die Reichstagsfraktion und der Vorstand des S. P. D. seien sich bewußt, daß die Sorgen der Krankenkassen auch ihre Sorgen seien. Man pflege gewöhnlich zu sagen, die politische Partei, die Gewerkschaften und die Genossenschaften seien die drei Säulen der Arbeiterbewegung. Man vergesse dabei häufig, daß die Träger der Sozialversicherung die vierte Säule seien. In den kommenden konzentrischen Angriffen werden die Vertreter der Sozialdemokratie die Kulturkämpfer für die Arbeitergruppe sein, und wenn wir zusammenstehen, wird der Sieg unser sein". Die Beantwortung der Frage, ob die politische Einstellung des Hauptverbandes deutscher Krankenkassen geeignet ist, das Ansehen der Krankenkassen zu festigen, ob ein derartiges Verfahren insbesondere geeignet ist, die dem Gesamtwohle des Volkes dienende Sozialversicherung, so wie ihr Zweck und das Gesetz es wollen, unparteiisch und unpolitisch durchzuführen, kann wohl kaum zweifelhaft sein.

Schließlich wendet sich Dr. Erdmann zur Frage der Verwaltungskosten und geht, nachdem er das Problem der Vorbildung der Kassenbeamten gestreift hat, auf die Belastung der Allgemeinheit durch den Bau kostspieliger Verwaltungsgebäude näher ein. Wenn auch nicht jede Neueinrichtung von Verwaltungsgebäuden als wahl- und planlos hingestellt werden kann, da die Veränderung der Verhältnisse in der Nachkriegszeit, die Aenderungen in Verkehrsverhältnissen, das Bauverbot während des Krieges, die Inflationszeit u. a. m. in einer Reihe von Fällen hinsichtlich der

Zurverfügungstellung von Verwaltungsgebäuden behelfsmäßige Verhältnisse geschaffen haben, so wendet sich Dr. Erdmann doch scharf gegen das System, Geldbeträge zu dem Zweck anzusammeln, hieraus neue und kostspielige Verwaltungspaläste zu errichten. Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, daß das Reichsarbeitsministerium bereits im Jahre 1924 zum Ausdruck brachte, daß es vom Standpunkt der Wirtschaft nicht gebilligt werden könne, wenn heute einzelne Krankenkassen aus hohen Beiträgen Rücklagen sammeln, Geld gegen billige Zinsen ausleihen oder in neuen Verwaltungsgebäuden anlegen und daß in solchen Fällen die Versicherten auf eine Ermäßigung der Beiträge ein Vorrecht hätten. Hier weist Dr. Erdmann mit Recht darauf hin, daß die Krankenkassen bei der Errichtung von Verwaltungsgebäuden besondere Zurückhaltung üben sollten, um rein äußerlich zu dokumentieren, daß die Krankenkassen als Verwaltungsstellen öffentlicher und ihnen im Interesse des Gesamtwohles der Bevölkerung anvertrauter Geldbeträge Maß zu halten verstehen in äußeren Dingen, um damit um so mehr die Leistungen dem Gebiet und denjenigen Bevölkerungsschichten zuführen zu können, denen sie ihrer Bestimmung nach zu dienen haben. DRM.

Die Zukunft der Kohle.

Die European Finance bringt von David Evans beachtliche Ausführungen über die Zukunft der Kohle. Nach der Ansicht Evans besteht in der nächsten Zukunft wenig oder gar keine Aussicht auf eine wesentliche Besserung der Weltkohlenindustrie. Die Weltproduktion an Kohle übersteigt weiter die Nachfrage. Während der ersten Hälfte von 1926/27 war eine erhebliche Steigerung des Konsums von Kohle verglichen mit der entsprechenden Zeit von 1926 festzustellen. Tatsächlich bestand in allen Ländern eine Vergrößerung der Erträge der Kohlen konsumierenden Industrien und auch ein Ansteigen des Umfangs des Überseehandels. Indessen fährt der Umfang der Kohlenproduktion fort, denjenigen des Konsums zu übersteigen. Im Vereinigten Königreich ist der Achtstundentag in allen hauptsächlichsten Kohlenfeldern des Landes — mit Ausnahme von Yorkshire — wieder eingerichtet worden, und die Produktion wurde angereizt durch die Reduktion der Kosten und damit durch Preise, die der längere Arbeitstag möglich gemacht hatte. Auf dem Kontinent und besonders in Deutschland wurde das Förderungsvermögen durch verbesserte Einrichtungen und durch die Konzentration aller Bemühungen auf die leistungsfähigsten und reichsten Kohlenzechen vergrößert. Es ist richtig, daß in den Vereinigten Staaten der Streik in einem Teil der bituminösen Kohlenfelder für eine Verminderung der Förderung verantwortlich war, aber mit Vorräten, die bei Ausbruch der Förderungsstockung auf zwischen 70 bis 80 Millionen Tonnen geschätzt wurden und mit den nicht in den Streik einbezogenen Kohlenfeldern, die weiter arbeiteten und die eine Produktionsfähigkeit besitzen, die erheblich größer ist als ihre laufende Produktion, war der Verlust in den Vereinigten Staaten kaum zu bemerken und führte keine ernste Reaktion auf dem Weltmarkt herbei. In der Tat sanken in Amerika selbst die Preise trotz der Verminderung der Vorräte. In Ländern außerhalb Europas und Amerikas, besonders in China war der kürzlich erreichte Grad der Entwicklung gehemmt, aber die Gesamtproduktion Südafrikas, Indiens, des fernen Ostens und Australiens überschritt die des Vorjahres.

In der folgenden Tabelle wird eine Schätzung auf der Basis der Statistiken für die letzten 6 Monate der Produktion bituminöser und Anthracit-Kohle für das laufende Jahr gegeben, verglichen mit der tatsächlichen Produktion der Jahre 1925 und 1926:

Land	1925	1926	1927
	(In Millionen	Metertonnen)	
Vereinigte Staaten	530,5	601,7	595,8
Vereinigtes Königreich . .	248,3	127,6	264,1
Deutschland	132,6	145,4	154,2
Frankreich	47,0	51,4	53,5
Polen	29,1	35,8	37,1
Rußland	17,7	26,4	31,3
Japan	31,5	29,2	30,5
Belgien	23,1	25,3	27,8
Britisch Indien	20,3	20,3	22,3
Saar	13,0	13,7	14,2
Tschechoslowakei	12,7	14,5	14,0
Canada	8,6	11,7	12,0
Süd-Afrika	11,8	12,4	11,4
Niederlande	6,8	8,6	8,8
Summe:	1 133,0	1 124,0	1 277,0

Diese Statistiken umfassen nicht Braunkohle, deren Produktion 1926 nach den statistischen Angaben des Völkerbundes bis auf über 172 Mill. Metertonnen stieg oder umgewertet im Verhältnis von 2,9 gleichbedeutend mit ungefähr 38 Millionen t Kohle ist. Die Produktion von Braunkohle in der ersten Hälfte des laufenden Jahres war ungefähr um 10% höher als im Jahre 1926, so daß für Hartkohle die Ausbeute für die genannten Länder im laufenden Jahr ungefähr auf 1 317 Millionen Metertonnen geschätzt werden kann. 1926 waren es 1 162 Millionen Metertonnen und 1925 waren es 1 171 Millionen Metertonnen. Es ist eine schwierige Sache, das ganz genaue Verhältnis der diesjährigen Kohlenförderung zum diesjährigen Kohlenkonsum zu bestimmen, aber es wird wahrscheinlich, und nicht zu hoch gegriffen, auf einen tatsächlichen Überschuß von 15% und einen potentiellen Überschuß von über 20% geschätzt werden können.

Der düstere Ausblick, den man in die nächste Zukunft der Welt-Kohlenminenindustrie gewinnt, gründet sich auf den ungeheuren Umfang der Überproduktion. Man hat allen Grund, eine stetige Vergrößerung des Verbrauchs von Kraft für Industrie und Schiffahrtszwecke zu erwarten, aber für die nächste Zeit nicht in einem so großen Umfange, daß der Industrie ihr durchschnittlicher Vorkriegswohlstand gesichert erscheint. In Europa sind die Ausblicke noch unsicherer und beunruhigender als in anderen Teilen der Welt. Die in der Tabelle gegebenen Zahlen zeigen, daß die Kohlenproduktion in diesem Jahr auf nicht weniger als 144 Millionen Tonnen geschätzt wird oder um 12,7% höher als 1925, und daß in den kontinentalen Ländern Deutschland, Frankreich, Polen, Rußland, Belgien, Saar, Tschechoslowakei und den Niederlanden die Steigerung annähernd

60 Millionen Tonnen beträgt (340,9 Millionen Tonnen verglichen mit 282,0 Millionen Tonnen). Wenn wir diesen Zahlen für den Kontinent diejenigen für das Vereinigte Königreich hinzufügen, beträgt die Steigerung nahezu 75 Millionen Tonnen (605 Millionen Metertonnen verglichen mit 530,3 Millionen Tonnen).

Es ist richtig, daß die Steigerung in den europäischen Ländern bis zu einem gewissen Grade das Ergebnis einer Bewegung ist, im Interesse jeden Landes so weit wie möglich die eigenen Brennstoffe zu gebrauchen und auch mit ihnen die benötigte Kraft selbst zu erzeugen. Aber die wirtschaftliche Wirkung dieser Bewegung ist im ganzen nicht nur für die Minenindustrie nachteilig, sondern auch für die Industrie und den Handel im allgemeinen. In Frankreich, Deutschland und Spanien hat man während des letzten Jahres einschränkende Maßnahmen im Hinblick auf den Zwangskonsum heimischer Kohle und die Beschränkung des Imports fremder Kohle getroffen, und so weit als diese sowohl der Produktion wie dem Konsum eine künstliche Richtung geben, müssen sie schließlich dazu dienen, den Preis der Kohle für den Verbraucher über die Weltmarkthöhe zu steigern und damit die Wiederherstellung des Welthandels zu hindern. Dieser unmittelbare Erfolg ist ein sehr erheblicher Schaden für die Kohle exportierenden Länder gewesen, im besondern für das Vereinigte Königreich. In den 7 Monaten, die mit dem letzten Juli endeten, hat die Gesamtsumme des Exports aus dem Vereinigten Königreich nur ungefähr 200000 Tonnen mehr betragen als in der entsprechenden Zeit 1925 und tatsächlich mehr als 12 Millionen Tonnen weniger als in den ersten 7 Monaten 1913.

Aber der britische Handel leidet nicht nur unter der sehr gesteigerten Förderung auf dem Kontinent und den einschränkenden Maßnahmen, die mit Rücksicht auf die Erhaltung dieser vergrößerten Förderung ergriffen worden sind, sondern auch unter Reparationslieferungen. In der Praxis wird keine dieser Lieferungen nach dem Verfahren, wie es im Versailler Vertrag niedergelegt ist, ausgeführt; sie werden arrangiert in Form von Handelskontrakten und finanziert aus Jahresleistungen, wie sie der Dawes-Plan festsetzt. Der Umfang des dem britischen Kohlenhandel zugefügten Schadens mag aus der Tatsache entnommen werden, daß Deutschland heute Italien mit einer Menge von 350000 bis 380000 Tonnen per Monat versorgt, verglichen mit nur 75000 Tonnen per Monat in 1913, während der deutsche Kohlen- und Koksexport nach Frankreich bis Ende Juli eine durchschnittliche Monatshöhe von über 1 Million Tonnen erreicht hat, gegenüber weniger als $^1/_2$ Million Tonnen 1913. Diese Zahlen sollen nur den ganzen Ernst der Lage dartun, mit dem die veränderten Bedingungen auf dem Kontinent in Bezug auf die Produktion und den Export der Kohle auf die Minenindustrie und den Kohlenexporthandel des Vereinigten Königreichs gewirkt haben. Kürzlich hat Großbritannien den Umfang seines Handels mit einigen sehr wichtigen Küstenmärkten der Welt vergrößert, aber die letzten Bilanzen aller hauptsächlichsten Kohlenfelder des Landes haben schwere und sich mehrende Verluste gezeigt. In den Süd-Wales-Kohlenfeldern betrug der Förderungsverlust (pithead loss) pro Tonne 1 sh, und der Gesamtverlust für die Kohlenlagerbesitzer in den sechs Monaten, die mit Juli endeten, stieg auf nahezu 800000 Pfund; und bei dem Fehlen einer sehr stark vergrößterten Nachfrage ist eine Reaktion in Richtung eines höheren Preisniveaus unvermeidlich.

Man hat Vorschläge in Bezug auf die Reorganisation des britischen Kohenhandels auf der Basis von Kartellen gemacht, und auch zugunsten einer europäischen Vereinigung mit dem Ziel einer Regulierung der Förderung. Die vorherrschende Ansicht in diesem Lande ist, daß, während die Zentralisation des Absatzes und die rigorose Regulierung der Förderung für den Kontinent ein praktischer Ausweg gewesen sein mag, beides im Falle des Vereinigten Königsreichs ungeeignet und unerwünscht ist, für das ein sich weit ausbreitender Kohlenexport eine Lebensbedingung des Wohlstandes nicht nur für die Minenindustrie, sondern für die gesamten britischen verarbeitenden Industrien ist, die in der Hauptsache auf ausländische Quellen für die Lieferung ihrer Rohstoffe angewiesen sind.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Artikel „Polen als Verbraucher und Erzeuger" in der Danziger Wirtschafts-Zeitung Nr. 44 vom 4. November 1927 sind zwei Druckfehler unterlaufen. Im 4. Absatz des Artikels muß es heißen **21 Millionen** Kubikmeter statt 21 Tausend Kubikmeter und **9 Millionen** Kubikmeter statt 9 Tausend Kubikmeter.

Mitteilungen der Handelskammer

Aufhebung der polnischen Devisenbestimmungen.

Die einschränkenden Bestimmungen bezüglich des Devisenverkehrs sind mit Wirkung ab Sonnabend, den 5. d. Mts. in Fortfall gekommen. Es handelt sich um die Aufhebung der Verordnung des Finanzministers vom 15. August 1926, durch die der An- und Verkauf von ausländischen Valuten sowie ihre Ueberweisung nach dem Auslande, die Ueberweisung und Versendung von Geld und Valuten ins Ausland durch Vermittlung der Post und die Ausfuhr von Geld und Valuten in das Ausland Beschränkungen unterworfen waren. Durch die Aufhebung der einschränkenden Devisenbestimmungen wird der wirtschaftliche Verkehr zwischen Danzig und Polen eine Erleichterung erfahren.

Im einzelnen werden wir auf die neue Verordnung noch zurückkommen, nachdem ihr Wortlaut bekannt sein wird.

Abgelehnte Eröffnung des Konkursverfahrens.

Bei dem nachstehenden Betrieb ist wegen mangelnder Masse die Eröffnung des Konkursverfahrens abgelehnt worden:

v. Riesen, Adolph, Firma, Danzig, Barbaragasse Nr. 3 — 11. N. 18/27 — Beschluß vom 28. 6. 1927.

Leuchtfeuer in Neufähr.

Das wegen Neueinrichtung seit Juni d. Js. gelöschte Leuchtfeuer auf der Ostmole in Neufähr (Fischerfeuer) wird Anfang November wieder in Betrieb gesetzt. Das neue Feuer ist ein Blz. Grp. rot von 2 Blitzen, Blitz je 1,5 Sek., Folge 2,5 Sek., Pause 6 Sek., Wiederkehr 10 Sek. Das Feuer ist ein Azetylen-Gasfeuer mit Linse, Tragweite 3—4 sm. Das Feuer ist sichtbar über 180° von r. w. 94,5° über S. u. W. bis r. w. 274,5°.

Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 31. Oktober bis 5. November 1927.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Scheck London	Tel. Auszahlung London Geld Brief	100 Złoty Ausz. Warschau Geld	Brief	100 Złoty loko Noten Geld	Brief	Dollar-Noten Nr. 1 von 5-100 St. Geld	Brief	Dollar-Noten Nr. 2 von 500-1000 St. Geld	Brief	Tel. Auszahl. New York Geld	Brief	Tel. Auszahl. Amsterdam Geld	Brief	Tel. Auszahl. Zürich Geld	Brief
31. 10. 27	25,—	—	57,53	57,67	57,55	57,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1. 11. 27	25,00¼	—	57,51	57,66	57,57	57,71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. 11. 27	25,00¼	—	57,55	57,69	57,60	57,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. 11. 27	25,00¼	—	57,55	57,70	57,61	57,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4. 11. 27	25,00¼	—	57,55	57,70	57,60	57,74	5,1185	5,1315	—	—	—	—	—	—	—	—
5. 11. 27	25,00¼	—	57,56	57,70	57,60	57,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Zeit	Tel. Auszahl. Paris Geld	Brief	Tel. Auszahl. Brüssel—Antwerpen Geld	Brief	Tel. Auszahl. Helsingfors Geld	Brief	Tel. Auszahl. Stockholm Geld	Brief	Tel. Auszahl. Kopenhagen Geld	Brief	Tel. Auszahl. Oslo Geld	Brief	100 Reichsmarknoten Geld	Brief	100 Reichsmark tel. Ausz. Berlin Geld	Brief
31. 10. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,397	122,703
1. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,497	122,803
2. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,487	122,793
3. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,447	122,753
4. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,422	122,728	122,397	122,703
5. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,497	122,803	122,477	122,783

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	31. 10. 27	1. 11. 27	2. 11. 27	3. 11. 27	4. 11. 27	5. 11. 27
4% Danziger Stadtanleihe 1919	44½ G.	—	—	—	—	—
5% Danziger Goldanleihe 1923	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.
7% Danziger Stadtanleihe 1925	95 B.	—	—	—	—	—
5% Roggenrentenbriefe	—	—	—	—	—	—
8% Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie I—IX	99½ B.	99½ B.	99 bz.	99 bz.	99 B.	98¾ bz.
8% Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie X—XIV	98¾ bz.	98¾ bz.	98¾ B.	98¾ B.	99 B.	98,70 bz.
7% Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie XIX—XXII	95½ bz.	95½ bz.	95½ bz.	95½ bz.	95½ bz.	95½ bz.
6% Danziger Hypotheken-Pfandbriefe	93 bz.	93 bz.	93 bz.	93 bz.	93 bz.	93 bz.
Bank-von-Danzig-Aktien	113 B.	113 B.	112 bz.	113 B.	112 B.	112 B.
Danziger Privat-Actien-Bank-Aktien	95½ G.	95½ bz.	96 B.	96 B.	96 B.	95 G.
Danziger Hypothekenbank-Aktien	134½ G.	134½ G.	134½ G.	134½ bz. G.	134½ G.	134½ bz. G

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 31. Oktober bis 5. November 1927. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Für 50 kg frei Waggon Danzig

Zeit	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria-Erbsen	grüne Erbsen	kleine Erbsen	Blaumohn	Gelbsenf	Peluschken	Wicken	Ackerbohnen	Roggenkleie	Weizenkleie
Letzte Notierung: 27. 10. 27	128 Pfd. 13,25 bis 13,37½; 124 Pfd. 12,25 bis 12,37½; 120 Pfd. 11,50 bis 11,62½	12,12½ bis 12,20	11,75 bis 12,75	11,25 bis 11,75	10,25 bis 11,—	22,— bis 28,—	18,— bis 24,—	15,— bis 18,—	besser 34,— bis 40,—	—	—	—	—	8,50	grobe 8,75 bis 8,90
31. 10. 27 1. 11. 27 2. 11. 27 3. 11. 27 4. 11. 27 5. 11. 27	nicht notiert														

Nachweis von Geschäftsverbindungen.

Angebote und Nachfragen in- und ausländischer Leser werden kostenfrei veröffentlicht und sind an die Handelskammer in Danzig zu richten.

Interessenten erteilt die Handelskammer unverbindliche Auskunft gegen eine Schreibgebühr von 1 G oder dessen Gegenwert.

Danziger Firmen können die Anschriften in der Auskunftsstelle der Handelskammer, Hundegasse 10, Zimmer 4/5, erfahren. Angabe der laufenden Nummer ist erforderlich.

Warenangebote.

Nr.	Angebotene Waren	Sitz der Firma
2211	Pflaumen, Kirschen, trockene Weichselkirschen, Aepfel, Birnen, frische Weintrauben, Nüsse	Galatz
2217	Weintrauben, Obst, Frühgemüse	Luxemburg
2218	Gesalzene Zitronenschalen, Zitronensaft, Essenzen . . .	Messina
2219	Inkasso, Vertretung in Rechtsstreitigkeiten	Triest
2220	Jacquardwebstühle, Kartonpapier Vulkanfibrekoffer, Musterkoffer Weberlitzen, Bindfaden usw.	New Basford
2233	Butter, Eier	Posen
2234	Südfrüchte, Gemüse u. sonstige Landesprodukte	Milano
2241	Möbel	Kalisch
2242	Aepfel, Gänse	Kobryn

Nr.	Angebotene Waren	Sitz der Firma
2263	Goldene und silberne Uhren . .	Berlin
2264	Wurstkonserven spez. „Mortadella di Bologna"	Bologna
2265	Trüffeln, Gemüse und dergl. .	Paris
2266	Frische und gesalzene Sprotten	Ostende
2290	Holzkohlen	Stary Sacz
2291	Roh-Zitronensaft	Messina
2292	Kapern in Essig	Aguilas
2304	Wäsche	Falkenstein
2305	Kämme	Hamburg
2306	Fischmehl	Hamburg
2307	Auskünfte, Inkasso	Czortków
2308	Photographische Artikel . . .	Bromberg
2309	Amylazetat	Livorno
2310	Mandeln, getr. Früchte, Saaten, Getreide	Bari

Warennachfragen.

Nr.	Gesuchte Waren	Sitz der Firma
2235	Kartoffeln, Gemüse	Berlin
2236	Schmier- und Mineralöle . . .	Memel
2237	Leder	Lemberg
2238	Zinkbleche	Krakau
2239	Rammpfähle in Fichte und Tanne	Amsterdam
2240	Wellpappen	Teschen
2243	Schmalz, Superphosphat . . .	Kobryn
2244	Amerik. Schmalz, Pflanzenöle .	Radomsk
2245	Eisenwaren	Tarnow
2246	Gebr. Lastautoreifen	Czenstochau
2247	Anchovis	Stavanger
2248	Holz	Sveek
2249	Holzpfähle	Antwerpen
2250	Sperrholzplatten	Saloniki
2267	Maschinen, Werkzeuge	Warschau
2268	Englisches Riffelglas, hell . . .	Königshütte
2269	Tee	Cluj-Koloszvar
2270	Roggenmehl	Tel-Aviv
2274	Rundholz, Masten, Telegraphenstangen, Eisenbahnschwellen und Kistenrollen	Dresden
2275	Nähmaschinen	Rożyszcze
2276	Papier	Warschau
2277	Leinengarn	Lodz
2278	Kolonialwaren	Przemysl

Nr.	Gesuchte Waren	Sitz der Firma
2279	Konserven, kandierte Früchte und ähnliches	Livorno
2280	Eichenholz	Paris
2281	Linsen und grüne Erbsen . . .	Marseille
2282	Lagerung, Verladung, Verfrachtung	Prag
2293	Wacholderbeeren	Berlin
2294	Speisefette	Przemysl
2295	Seegras, Crin d'Afrique, Hede und andere Fasermaterialien	Nowym Saczu
2296	Strick- und Teppichwolle . . .	Bromberg
2297	Kolonialwaren, Südfrüchte . . .	Tarnow
2298	Weine	Sierck
2299	Fleischkonserven, Rohmaterialien für Fischkonserven	Redditch
2311	Lumpen	Bielitz
2312	Heringe, gesalzen, Lachs, Aale, Räucherfische	Ohladów
2313	Salzheringe	Radzionkau
2314	Amerik. Schmalz und Speck . .	Krakau
2315	Schuhpaste	Przemysl
2316	Aluminium-, Martinstahl- und Alpacca-Bestecke	Kolomea
2317	Parfüm, Kosmetika	Warschau
2318	Leinsaat, Grubenholz	Helsingfors
2319	Kartoffeln	Athen

Vertretungen.

Nr.	Vertretungen gesucht für	Sitz der Firma
2320	Spitzentaschentücher, Stickereitaschentücher, Valenciennetücher, Crepe de Chine-Taschentücher	Plauen

Nr.	Vertretungen gesucht für	Sitz der Firma
2321	Konserven jeder Art, Delikatessen	Kattowitz
2322	Kongo-Kopal	Antwerpen

Danzig

Eisenbahntarif- und Verkehrsnachrichten.

(Unter dieser Rubrik werden u. a. alle für den Danziger Handel bedeutsamen Neuregelungen und Verordnungen der polnischen Eisenbahnverwaltung mitgeteilt.)

Ausgabe des Nachtrages VI zum polnischen Eisenbahngütertarif — Teil II bis V.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1927 gelangt der Nachtrag VI zum polnischen Gütertarif zur Einführung.

Aus dem Inhalt erscheint uns Nachstehendes von Wichtigkeit zu sein:

Die Bestimmungen im Punkt 18 des Teil II über die Frachtberechnung von ungleich tarifierten Gütern, die mit einem Frachtbrief aufgeliefert werden, finden nicht Anwendung auf Sendungen, für welche die Frachten nach den verschiedenen Ausnahmetarifen berechnet werden

Punkt 48 des Teil II wird dahin ergänzt, daß bei Beförderung von lebenden Fischen und Fischbrut in Wasser und in Spezialwagen die Fracht für $^2/_3$ des Ladegewichts des Wagens berechnet wird.

Im Ausnahmetarif 11 für die Beförderung von Kohlen- und Koksstaub wird die Kornstärke von 5 mm in 10 mm geändert.

Im A T III wird der Punkt 2b Frachtberechnung wie folgt geändert:

Für Kartoffelmehl und Kartoffelsyrup
auf eine Entfernung von 1—200 km nach Kl. V
auf eine Entfernung von 201—450 km
= 240 gr für 15 t Ladungen
= 280 gr für 10 t Ladungen
auf eine Entfernung von mehr als 450 km nach Kl. VII.

Ständige wöchentliche Marktberichte.

(Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.)

Handel in Getreide, Saaten, Hülsenfrüchten und Futtermitteln.

Dem Bericht der Vorwoche ist nicht viel Neues hinzuzufügen. Die Zufuhren sind weiter klein, die Umsätze bewegen sich in sehr engen Grenzen.

Roggen. Die Preise waren ziemlich unverändert.

Weizen. Hierfür trifft dasselbe, wie bei Roggen gesagt, zu.

Gerste ist weiter geschäftslos.

Hafer. In guten Qualitäten gefragt, doch ohne Angebot.

Raps etwas schwächer.

Viktoriaerbsen. Gute Qualitäten haben bei ermäßigten Preisen Interesse, während geringe weiter vernachlässigt sind.

Grüne Erbsen flau.

Futtermittel unverändert.

Zucker, Melasse und Trockenschnitzel.

Seit Beginn der diesmaligen Berichtswoche machte sich eine freundlichere Stimmung bei langsam anziehenden Werten geltend. London notierte am Schluß $1^1/_2$ bis $6^3/_4$ pence höher als Ende der Vorwoche. In Newyork gab Dezember und Januar etwas nach, während die späteren Monate 1 bis 4 cents gewinnen konnten.

Rohzucker. Das Geschäft ruhte vollständig. Es wurde weder Angebot noch Nachfrage bekannt.

Weißzucker. Es kamen nur ganz geringe Umsätze zustande und zwar für Danziger Zucker zu einem Preise von sh 13/6 per 50 kg brutto für netto fob Danzig und für polnischen Zucker zu sh 14/— per ctw. brutto für netto fob Danzig. Zurzeit wird gefordert von Danziger Seite sh $13/10^1/_2$ per 50 kg und von Polen sh $14/4^1/_2$ per cwt.

Melasse. Das Geschäft blieb ebenfalls recht klein bei etwas nachgebenden Werten. Zuletzt wurden $ 13.50 bis $ 13.75 per Tonne frei polnisch/deutscher Grenze bezahlt.

Trockenschnitzel. Umsätze fanden nur vereinzelt zu ca. $ 21.75 per Tonne frei polnisch/deutscher Grenze statt. Das Angebot ist außerordentlich gering, da die Zuckerfabriken seitens ihrer Rübenlieferanten große Nachfrage für Trockenschnitzel haben.

Das Wetter blieb in der ganzen Berichtswoche im allgemeinen ziemlich günstig. Man hört aber durchweg von maßgebender Seite Klagen darüber, daß die Rübenernte noch ungünstiger ausgefallen ist als man vermutet hat.

Von polnischem Zucker neuer Ernte kamen bisher nach Danzig 20172 tons Rohzucker, 14308 tons Weißzucker.

Grubenholz.

Die Marktlage für Grubenholz hat sich in den verflossenen Wochen wenig geändert. Nach wie vor wird wenig Interesse für Danziger Abladungen an den Tag gelegt, solange noch die schwedischen und finnischen Häfen offen sind und die dortigen Ablader sich Mühe geben, soviel als möglich vor Einfrieren ihrer Häfen herauszubringen. Es wird demzufolge das Hauptabsatzgebiet für polnisches Grubenholz, England, sehr stark beliefert. Es gelangen wohl ab und zu Anfragen nach Danzig, doch werden meistens besondere Längen, die im allgemeinen in Polen nicht eingeschnitten werden, verlangt. Demzufolge kommen auch nur wenig Abschlüsse zustande. Man kann jedoch damit rechnen, daß Ende dieses Monats die Lage sich zu Gunsten des Danziger Grubenholzexportes ändern wird, denn um diese Zeit läßt die Ausfuhr aus den nordischen Häfen schon nach und im Zusammenhang damit dürften die Nachfragen nach polnischen Abladungen sich vermehren. Ob jedoch in diesem Winter das Grubenholzgeschäft sich stark beleben wird, läßt sich schwer voraussehen. Es hängt dieses zum größten Teil davon ab, welche Preise für das Rohmaterial im Innern verlangt werden, und ob diese Preise konkurrenzfähig mit denen der andern Länder sind.

Häute und Felle.

Der Rohhäutemarkt hat in den letzten 14 Tagen wiederum eine wesentliche Steigerung erfahren.

Infolge der Preissteigerung auf den deutschen Auktionen, die sich auf 5% bis teilweise 15% belaufen, entwickelte sich ein lebhaftes Geschäft und wurden vorrätige Partien meistens schlank verkauft; auch höhere Forderungen der Eigner wurden ohne Zögern seitens der Interessenten bewilligt

Immerhin ist seit einigen Tagen auch hier wieder ein Stillstand eingetreten.

In Großviehhäuten sind augenblicklich schwere Gewichte bevorzugt und die vorrätigen Partien geräumt. Der Nachfall ist unbedeutend, größere Ansammlungen können nicht zustande kommen.

Leichte Häute für Oberlederfabrikation tendieren seit 8 Tagen etwas ruhiger. Durch die Einstallung des Viehes, das wiederum eine größere Abschlachtung zur Folge hat, ist das Angebot wesentlich gestiegen. Die Gerber wollen anscheinend diesen Umstand ausnutzen und die Preise herabsetzen.

Die Kalbfelle sind gänzlich geräumt. Diese Gattung lag seither etwas vernachlässigt. Die vorrätigen Partien wurden in den letzten 8 Tagen seitens des Auslandes sowie auch teilweise seitens Polen zu wesentlich erhöhten Preisen ebenfalls aus dem Markt genommen.

Der Anfall ist augenblicklich unbedeutend, so daß auch hier größere Partien sich nicht ansammeln.

In Schaffellen sind infolge der Saison augenblicklich große Bestände vorhanden. Der Verkauf ist ohne weiteres zu den Ideen des Verkäufers nicht durchzuführen. Der Schaffellmarkt ist als ruhig zu bezeichnen.

Roßhäute finden zu hohen Preisen ständig Absatz.

Ziegenfelle liegen vernachlässigt. Trotz vorrätiger größerer Partien ist der Umsatz in diesem Artikel gering. Die Gerber scheinen keine Neigung zu haben, irgendwelche erhöhten Forderungen zu bewilligen.

Hasen und Kanin. Die Saison hat begonnen, trotzdem die Jahreszeit infolge des warmen Wetters nicht günstig ist. Es ist absolut noch kein Geschäft in diesen Gattungen zu verzeichnen. Die Preise liegen nach wie vor sehr gedrückt. Größere Partien ausländischer Provenienzen kommen ebenfalls in den Markt, wodurch für die nächste Zeit ein größeres Angebot zu erwarten bleibt und die Käufer infolgedessen nur zu den Preisen der vorjährigen Saison Partien aufnehmen wollen.

Auf dem Wildhäutemarkt setzt sich die Preissteigerung weiter fort. Augenblicklich sind die polnischen Gerber für Wildhäute wenig im Markt, da die Geschäfte teils an den hohen Preisen, teils an den schwierigen Zahlungskonditionen, die von den polnischen Gerbern angeboten werden, scheitern.

Auszeichnung für eine Danziger Firma.

Die Oetker Präparate sind auf der ersten allgemeinen Wirtschafts- und Nahrungsmittelausstellung in Kattowitz, die in der Zeit vom 17. 9. bis 9. 10. 1927 stattfand, mit der „Goldenen Medaille“ prämiiert worden.

Kohlen-Ausfuhr über den Danziger Hafen im Monat Oktober 1927

(Laut Angaben des Lotsenamtes)

nach:		
	Schweden	137 132 t.
	Dänemark	97 464 „
	Italien	16 387 „
	Frankreich	13 953 „
	Lettland	20 765 „
	Finnland	28 557 „
	Norwegen	16 653 „
	Spanien	7 211 „
	Zusammen	338 122 t.

Danziger Getreidezufuhren auf dem Bahnwege.

Vom 31. Oktober bis 5. November 1927.

Datum	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Hülsenfrüchte		Kleie u. Ölkuch.		Saaten	
	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.
31. 10. 27	—	—	—	—	7	100	—	—	9	117	—	—	4	62
1. 11. 27	1	15	1	15	2	30	2	28	5	75	—	—	2	15
2. 11. 27	—	—	2	30	5	75	—	—	1	15	1	15	5	65
3. 11. 27	—	—	—	—	2	30	—	—	6	88	—	—	-2	20
4. 11. 27	—	—	—	—	4	60	1	12	3	45	—	—	1	10
5. 11. 27	—	—	2	30	2	30	—	—	8	108	4	60	4	52
Gesamt	1	15	5	75	22	325	3	40	32	448	5	75	18	224

Eingang von Ausfuhrgütern auf dem Bahnwege.

Berichtswoche vom 31. Oktober bis 6. November 1927.

Bezeichnung des Gutes	Danzig: Leege Tor		Olivaer Tor		Neufahrwasser: Freibezirk		Neufahrwasser: Zollinland		Weichselbahnhof		Strohdeich		Kaiserhafen		Holm		Summa	
	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.
Kohlen	83	1851	174	3384	1716	32415	106	2122	1109	20581	—	—	2121	40511	—	—	6309	100864
Holz	4	53	50	962	2	30	32	480	5	65	236	4562	241	4810	367	8090	937	19052
Getreide, Saaten	89	1226	—	—	—	—	9	135	8	120	—	—	1	15	—	—	107	1496
Zucker	—	—	—	—	—	—	178	2670	275	4191	—	—	83	1270	—	—	536	8131
Naphtha	—	—	15	235	—	—	—	—	30	431	—	—	3	55	—	—	48	721
Rübenschnitzel	4	40	—	—	—	—	—	—								—	4	40
Melasse	—	—	12	196	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	196
Kartoffelmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zement	6	90	8	120	—	—	—	—	19	288	—	—	92	1418	—	—	125	1916
Häute	2	13	9	87	—	—	4	39	—	—	—	—	—	—	—	—	15	139
Eier	1	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13
Zink	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisen, Maschinen	17	228	38	646	—	—	—	—	15	285	—	—	—	—	—	—	70	1159
Übr.Güter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pferde	—	—	1	10 St.	—	—	3	36 St.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	46 St.
Schweine	26	1002 St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	1002 St.
Rinder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schafe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Neue Zollermäßigungen bei der Einfuhr Danziger und polnischer Erzeugnisse nach Frankreich.

Auf Grund des mit dem 17. August d. Js. in Kraft gesetzten deutsch-französischen Handelsvertrages werden gleichzeitig für nachstehende Waren Danziger und polnischen Ursprungs Zollermäßigungen bei der Einfuhr nach Frankreich gewährt:

Die Position des fr. Tarifs	Warengattung	Die gegenwärtige Zollermäßigung für Polen und Danzig	Die Deutschland zuerkannte Zollermäßigung, die Polen und Danzig automatisch erhalten
Nr. 92	Melasse	Ermäßigung 60%	desgleichen
116	Harzessenz	Ermäßigung 80%	bisheriger Minimaltarif
163	Zichorienwurzeln	Ermäßigung 50%	bisheriger Minimaltarif
185	Zement Zollsatz von a prise rapide 100 kg a prise lente	Ermäßigung 50% 1,09 2,50	neuer Minimaltarif 0,67 1,01
206	Roheisen und Stahlblöcke	Ermäßigung 10%	desgleichen
207	Gewalztes oder geschmiedetes Eisen in Blöcken	Ermäßigung 50%	„
207 bis	Gewalztes oder geschmiedetes Eisen und Stahl	Ermäßigung 50%	„
207 ter	Werkzeug-Edelstahl	Ermäßigung 60% Zollsatz per 100 kg 145,6	Ermäßigung nach dem deutsch-französ. Vertrag, Liste C, Zollsatz 99
207 quat	Stahl, legiert, mit einem Zusatz von mehr als 0,5% Nickel	Ermäßigung 60% Zollsatz per 100 kg 128,7	Ermäßigung nach dem deutsch-französ. Vertrag, Liste C, Zollsatz 87,75
207 quint	Spezial-Stahl	Ermäßigung 60%	desgleichen
209	Bandeisen und Bandstahl warm gewalzt	Ermäßigung 10%	„
209 bis	Bandeisen und Bandstahl kalt gewalzt	Ermäßigung 10%	„
210	Eisen und Stahlblech au silicium	Ermäßigung 30%	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag
210	Eisen-und Stahlblech C.G. laminés a froid d'une épaisseur de plus de 1 mm	Ermäßigung 30% Zollsatz per 100 kg 160,58	Ermäßigung nach dem deutsch-französ. Vertrag, Liste C, Zollsatz 74
210 bis	Flachblech aus Nickelstahl	Ermäßigung 30%	desgleichen
211	Verzinntes oder mit Kupfer, Blei oder Zink überzogenes Blech C. G. de plus de 6 dixiémes de mm d'épaisseur	Ermäßigung 60% Zollsatz per 100 kg 134,64	Ermäßigung nach dem deutsch-französ. Vertrag, Liste C, Zollsatz per 100 kg 71,4
212	Eisen- und Stahldraht	Ermäßigung 60%	desgleichen
214	Räder, Radschienen und Naben	Ermäßigung 50%	„
215	Eisen- und Kleinbahnachsen und andere	Ermäßigung 60%	„
216	Lokomotiv-Kurbelachsen	Ermäßigung 60%	„
222	Blei	Ermäßigung 50%	„
224 ex	Zink gewalzt (Blech) laminé	Ermäßigung 50% Zollsatz per 100 kg 51	Ermäßigung nach dem deutsch-französ. Vertrag, Liste C, Zollsatz per 100 kg 31,11
040	Ferricyankalium (Kaliumeisenganit)	Ermäßigung 10%	früherer Minimaltarif
041	Ferrocyankalium (Kaliumeisenganür)	Ermäßigung 10%	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag
042	Natriumcyansulfat	Ermäßigung 10%	„

Die Position des fr. Tarifs	Warengattung	Die gegenwärtige Zollermäßigung für Polen und Danzig	Die Deutschland zuerkannte Zollermäßigung, die Polen und Danzig automatisch erhalten
Nr. 073	Schwefelsäure acide sulfurique	Ermäßigung 75% Zollsatz per 100 kg	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag, Zollsatz per 100 kg
	„ a 65% et moins	3,15	2
	„ de 65 a 81%	6,37	3
	„ de 81% et au dessus	13,41	4,50
	„ commercialement pur	23,8	8
0100	Baryum-Chlorid	Ermäßigung 25%	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag
0174	Zinkchlorid	Ermäßigung 75% Zollsatz ad valorem 8,75%	Liste B, deutsch-französ. Vertrag, neuer Minimaltarif 10%
0175	Zinkoxyd	Ermäßigung 25% Zollsatz per 100 kg 66,62	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag, Zollsatz per 100 kg 60.—
0177	Zinksulfat	Ermäßigung 25% Zollsatz per 100 kg 110,50	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag, Zollsatz per 100 kg 95.—
0178	Lithopon	Ermäßigung 30%	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag
ex 0179	Destillate aus Steinkohlenteerölen und aus Steinkohlenteer	Ermäßigung 35%	desgleichen
0183	Chloroform	Ermäßigung 75%	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag
0194	Methylalkohol, roh	Ermäßigung 50% Zollsatz per 100 kg 195,50	neuer Minimaltarif, Liste B, deutsch-französ. Vertrag, Zollsatz 60,—

Danzigs Gesamteigenhandel in der Zeit vom 21. bis 31. Oktober 1927 (vorläufige Uebersicht).

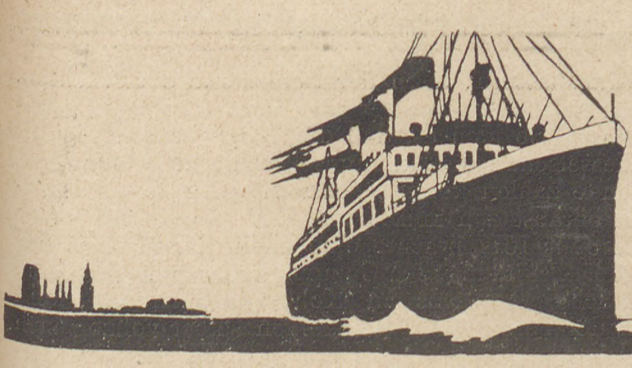
Die nachstehende Tabelle umfaßt nur die wichtigsten Waren.
Bei den mit * versehenen Waren handelt es sich um den Landweg, bei den übrigen um den Seeweg.

Einfuhr in Doppelzentnern

Pos.	Warenbezeichnung	In der III. Dekade 21.—31. 10. 27 in dz.
1	Weizen	13 100
1	Roggen	290
1	Mais	990
2	Reis	5 810
34	Schmalz	7 320
37,4 b	ges. Heringe	27 750
41	Phosphorite	82 000
51	Fette	5 010
54	ges. Häute	1 840
62	Leinsaat	1 290
66	Steine	670*
79	Kohlen	4 100* 29 400
82	Harz und Kolophonium	2 030
91	Schwefel	200
103	Chilesalpeter	800
117	Öle	11 105
124	Gerbstoffextrakt	5 490
138	Eisenerz	66 700
140/41	Eisen usw.	6 360* 2 380
142	Eisen und Stahl	50 000
179	Baumwolle	101
181	Rohe Wolle	450

Ausfuhr in Doppelzentnern

Pos.	Warenbezeichnung	In der III. Dekade 21.—31. 10. 27 in dz.
1	Gerste	880* 22 600
1	Hülsenfrüchte	2 110* 5 310
4	Kartoffelmehl	550
22,1	Rohzucker	6 350* 18 400
22,2	Raffinade	5 250
33	Salz	5 850
34,1	fr. Fleisch	110
39	Viehfutter	590*
39	Kleie	430*
39	Eier	460
39	Melasse	4 400
40	Tiere	1 110*
52	Paraffin	3 430
58	Holz	31 250* 473 280
62	Klee	930
62	Raps	17 270
65	Zement	9 700
79	Kohlen (Seewärtiger Ausgang)	1 151 350
80	Teer	760
85	le	7 420
105	Soda	2 410
223	Schwefelkiesabbrände	2 600*
220	Zuckerrüben	3 500*



DANZIGS SCHIFFAHRT

Zur Geschichte des Danziger Schiffbaus.

Von Dr. Wilhelm John.

Als einer der bedeutendsten Handelsplätze an der Ostsee und als Sitz einer umfangreichen Reederei war die alte Hansestadt Danzig schon in früheren Jahrhunderten eine Hauptstätte für die Herstellung von Seeschiffen. Manches stolze Schiff, das ehedem die Meere befuhr, war in Danzig erbaut worden. Eine eigentliche Schiffbauindustrie hat sich in Danzig jedoch erst mit dem Erstarken der industriellen Tätigkeit in Deutschland und den benachbarten Ländern, also etwa seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelt.

Die älteste Werft in Danzig und einer der ältesten Industriebetriebe des Ostens überhaupt ist die Werft von J. W. Klawitter. Schon im Danziger Bürgerbuch von 1712 begegnen wir einem Schiffbauer George Klawitter. Sein Nachkomme war der im Jahre 1804 als Aeltermann in der Schiffbauzimmergilde genannte Johann Jacob Klawitter. Doch waren diese Männer noch keine Werftbesitzer im modernen Sinne, da der Schiffbaumeister jener Zeit lediglich die ausführende Hand des als selbständiger Unternehmer auftretenden Schiffsreeders war, während die Schiffswerften Plätze darstellten, die, meist der Stadt gehörig, an den Schiffsbaumeister jeweilig verpachtet wurden. Erst unter Johann Wilhelm Klawitter, der im Jahre 1827 als erster selbständiger Leiter des Unternehmens auftrat, entwickelte das von der Familie betriebene Schiffbauhandwerk sich allmählich zu einem eigentlichen Werftbetriebe. Johann Wilhelm Klawitter errichtete an der Brabank, kurz vor der Mündung der Mottlau in die Weichsel. eine Werft. Diese lieferte in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts fast allein die großen hölzernen Kauffahrteischiffe für die Danziger Reedereien: Vollschiffe, Barkschiffe, Briggschiffe und Schoner, die Getreide und Holz über Danzig ausführten, Salz, Kohlen und sonstige Waren zurückbrachten. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ging die Werft zum Bau von eisernen Schiffen über. Jetzt erwies sich natürlich ihre nur für den Bau von Holzschiffen eingerichtete Betriebsstätte bald als unzureichend. Daher wurde in den sechziger und siebziger Jahren die eigentliche Schiffswerft von der Brabank auf dem linken Ufer der Mottlau nach dem „Polnischen Haken" auf Strohdeich, rechts der Mottlau, verlegt, und es wurden dort die Einrichtungen für die Bearbeitung eisernen Schiffbaumaterials geschaffen. Auf der alten Betriebsstätte erbaute die Firma eine Kupferschmiede und Metallgießerei, später noch eine Maschinenfabrik.

Um 1850 erhielt Johann Wilhelm Klawitter von der preußischen Marine den ehrenvollen Auftrag, das erste mit Dampf betriebene Kriegsschiff, die Raddampferkorvette „Danzig" zu bauen. Dieses Schiff, das nach englischen Plänen hergestellt wurde, lief am 13. November 1851 vom Stapel. Die Firma hat dann noch verschiedene Kanonenboote an die preußische Marine geliefert. Den Eisenschiffbau pflegte sie in erhöhtem Maße, obgleich die Danziger Reedereien im allgemeinen bis in die siebziger Jahre hinein nur hölzerne Schiffe in Auftrag gaben. Der Niedergang der deutschen Segelschiffahrt und der Rückgang des Danziger Getreidehandels brachte für die Reedereien schwere Jahre, die auch den Schiffbau stark in Mitleidenschaft zogen. In Ermangelung von Danziger Aufträgen sah die Klawittersche Werft sich genötigt, Aufträge von auswärts hereinzuholen.

Durch ihre neue Betriebsstätte gewann die Werft die Möglichkeit, Schiffe von 2000 bis 3000 t zu bauen und die maschinellen Einrichtungen hierfür selber zu schaffen. Im Anfang der fünfziger Jahre erbaute Johann Wilhelm Klawitter ein Trockendock nach holländischem Muster, das erste seiner Art im preußischen Staate. Es ist lange Jahre hindurch nicht nur von den Handelsschiffen sondern auch von den Fahrzeugen der preußischen Kriegsmarine benutzt worden, bis es um die Jahrhundertwende durch ein neues, stählernes Schwimmdock mit elektrischem Antrieb ersetzt wurde.

In dem halben Jahrhundert von 1827 bis 1877 hat die Schiffswerft von J. W. Klawitter 118 Segler von zusammen 34000 Normallasten (eine Normallast betrug durchschnittlich etwa 50 Zentner) und 7 Kriegsschiffe gebaut; seitdem hat sie eine große Zahl Seeschraubendampfer, Seefrachtdampfer, Seeschlepper, Salondampfer, Bereisungsschiffe, Dampfbagger, Tankschiffe, Dampfbaggerprähme, Eisbrecher und andere Fahrzeuge, besonders viele Schraubendampfer für die Flußschiffahrt hergestellt. Sie hat ihre Erzeugnisse nach zahlreichen Ländern geliefert und trotz des scharfen Wettbewerbs und trotz der Ungunst der Zeiten ihren alten, ehrenvollen Platz unter den deutschen Schiffbaufirmen behauptet.

Bereits im Jahre 1856 hatte der Schiffbaumeister F. Devrient in Danzig eine Werft ins Leben gerufen, die größere Holzschiffe herstellte und in der Zeit von 1856 bis 1869 im ganzen 29 größere Vollschiffe, Barkschiffe und Dreimastschoner ablieferte. Diese Werft erlangte durch ihre vorzüglichen Leistungen einen solchen Ruf, daß Devrient sich im Jahre 1870 mit mehreren anderen unternehmungslustigen Männern zusammenschloß, um, den Forderungen der Zeit Rechnung tragend, mit dem Bau von Riesenschiffen zu beginnen. Daher wurde im selben Jahre die Werft mit Hilfe eines hierfür aufgebrachten Aktienkapitals von 200000 Talern für den Eisenschiffbau eingerichtet. Gleichzeitig wurde eine größere Patentslip gebaut. Im Jahre 1888 trat die Gesellschaft in Liquidation

und erwarb 1890 die Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co., die durch die Errichtung einer neuen Kesselschmiede für größere Dampfkessel ausgebaut wurde. Die Werft lag an der Mündung der Mottlau in die Tote Weichsel, dem Kaiserhafen gegenüber. Sie stellte in der Zeit von 1890 bis 1907 64 eiserne Fahrzeuge und Bagger, außerdem 43 Dampfkessel her. Den Schwierigkeiten jedoch, in die sie geriet, war die Werft nicht gewachsen, so daß sie, nachdem sie noch mehrere Jahre hindurch ein kümmerliches Dasein geführt hatte, ihren Betrieb völlig einstellte.

Im Jahre 1870 treffen wir in Danzig noch den kleinen Betrieb der Danziger Schiffswerft und Kesselschmiede-Aktiengesellschaft an, die in diesem Jahre nur fünf Holzschiffe von geringerem Umfang baute. Wie schon oben angedeutet, überwog der Holzschiffbau bis in die siebziger Jahre auf den Danziger Werften bei weitem, da sie von den Reedereien keine Aufträge auf eiserne Dampfschiffe bekamen. Aber auch der Bau von Holzschiffen wurde immer geringer, entsprechend dem Rückgange der Reederei. Und doch war Danzig für die Herstellung von Holzschiffen in hohem Maße vor anderen Orten bevorzugt; denn die Preise für das Rohmaterial waren in Danzig, als dem Stapelplatze für das die Weichsel heruntergeflößte Holz besonders niedrig.

Die Lage der preußischen Reedereien war gegen Ende der sechziger und zu Anfang der siebziger Jahre sehr ungünstig, was sich naturgemäß auch im Schiffbau bemerkbar machte. Nach der siegreichen Beendigung des deutsch-französischen Krieges nahm die Seeschiffahrt wieder einen Aufschwung. Die gute Ernte im Danziger Hinterlande bewirkte eine starke Getreideausfuhr über den Danziger Hafen. Es waren jedoch meist englische Dampfer, die das Getreide aufnahmen, weil sich hierfür Dampfschiffe am besten eignen und die Danziger Reedereien nur über eine beschränkte Zahl von Dampfern verfügten. Die Reeder sahen sich deshalb veranlaßt, Seedampfer zu bestellen. Aber die Aufträge gingen leider fast alle nach England, da die Danziger Werften damals im Bau von Seedampfern noch nicht genügende Erfahrungen besaßen. So ließ die Danziger Schiffahrts-Aktiengesellschaft zwei eiserne Dampfer in Glasgow herstellen. Im Jahre 1872 baute die Danziger Schiffswerft und Kesselschmiede-Aktiengesellschaft ein kleines Kriegsschiff für die deutsche Kriegsmarine, die „Hansa"; im übrigen wurden in Danzig damals nur hölzerne Schiffe gebaut, zumal das Material für eiserne Schiffe wegen eines großen Arbeiterausstandes in der rheinisch-westfälischen Industrie nicht beschafft werden konnte und England für Eisenschiffe zu hohe Preise forderte. Die ziemlich umfangreichen Ausbesserungen an den vorhandenen Schiffen halfen den Werften zum Teil über die schlechten Zeiten hinweg.

Das Jahr 1874 stand im Zeichen der Krise, die über die ganze deutsche Industrie hereingebrochen war. Die Reeder scheuten sich, Neubauten vorzunehmen, oder vergaben ihre kleinen Aufträge nach England, das wegen Mangels an inländischen Bestellungen zu sehr niedrigen Preisen baute. Auch war die junge Schiffbauindustrie Amerikas in Wettbewerb mit den übrigen Ländern getreten. Obwohl die Kaiserliche Marine den Danziger Werften einige Aufträge zuwies, sahen die Werften sich doch gezwungen, viele Arbeiter zu entlassen. Diese gingen größtenteils nach dem Westen, so daß es später, als die Lage im Danziger Schiffbau sich gebessert hatte, ungemein schwer hielt, wieder tüchtige gelernte Arbeitskräfte zu erhalten. Die Notlage der Danziger Werfen dauerte mit unverminderter Schärfe mehrere Jahre. Die Reeder ließen nicht einmal ihre Holzschiffe ausbessern; denn der tiefe Stand der Frachten, besonders für Segler, ergab nicht den geringsten Verdienst. So kam es, daß die Danziger Schiffswerft und Kesselschmiede-Aktiengesellschaft nicht nur keine Dividende zahlen konnte, sondern auch das Aktienkapital herabsetzen mußte.

Das Jahr 1877 brachte eine kleine Besserung. Infolge der Erfindung der Compoundmaschine, die eine wesentliche Ersparnis an Kohlen herbeiführte, und wegen der Verbilligung der Kohlen selber vollzog sich der Uebergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt auf der Ostsee sehr schnell. Demnach wurde der Bau von hölzernen Seeschiffen immer geringer; in Danzig lief im Jahre 1880 überhaupt kein Segler mehr vom Stapel. Dagegen bot der Bau von Flußdampfern den Werften leidlich gute Beschäftigung.

Während in den achtziger Jahren die meisten Werften Deutschlands einen mächtigen Aufschwung nahmen, bedeuteten die Jahre 1880 bis 1892 für den Danziger Schiffbau im allgemeinen eine flaue Zeit. Im Jahre 1881 treffen wir nur etwa 300 Arbeiter auf den Danziger Werften an, im folgenden Jahre allerdings über 500. Aber auch diese rege Schiffbautätigkeit hielt nicht lange an. Die Zahl der Arbeiter sank allmählich wieder und erreichte im Jahre 1886 den niedrigsten Stand. Infolgedessen mußte auch die Danziger Schiffswerft und Kesselschmiede-A.-G. in Liquidation treten. Ihre Anlagen gingen an die Firma F. Devrient & Co. über. Allmählich besserte sich die Lage der Danziger Werften wieder, da eine größere Zahl vergeben wurde, darunter auch einige Frachtdampfer für den Seeverkehr. Jedoch bot die Ausbesserung von Schiffen immer weniger Arbeit.

Von höchster Bedeutung für den Danziger Schiffbau war die Errichtung der Schichauwerft. Als Ferdinand Schichau, der geniale Begründer der Elbinger Schiffswerft und Maschinenfabrik von F. Schichau, in den fünfziger Jahren mit dem Bau von Schiffen begann, konnte er nicht ahnen, mit welchen riesigen Ausmaßen wenige Jahrzehnte später gerechnet werden mußte. Doch abgesehen hiervon, dauerte es nicht lange, bis die geringe Breite und Tiefe des Elbingflusses und das flache Fahrwasser im Frischen Haff sich sehr störend bemerkbar machten. Es mußte daher entweder auf den geplanten Bau großer Schiffe verzichtet oder in anderer Weise Rat geschafft werden. Zwischen Pillau und Danzig schwankte die Wahl der neuen Stätte für den Großschiffbau, bis aus verschiedenen Gründen die Entscheidung zugunsten von Danzig fiel. Hier waren noch viele Hindernisse zu überwinden; allein endlich konnte um 1890 auf einem wüsten, mit tiefen Wassergräben durchzogenen grundlosen Sumpfland an der toten Weichsel in Danzig mit der Anlage der neuen Werft begonnen werden. Gegen Ende 1892 war das Werk durchgeführt. Die Aufgabe, die Ferdinand Schichau sich gestellt hatte, war in glänzender Weise gelöst. Er hatte eine Werft geschaffen, die den größten derartigen Unternehmungen ebenbürtig an die Seite treten und den höchsten Ansprüchen der Handelsflotte wie der Kriegsmarine genügen konnte. Jetzt vermochte die Firma Schichau ihre Leistungsfähigkeit in unbeschränktem Maße zu entfalten.

Das neue Unternehmen wurde mit Aufträgen reich bedacht. So übertrug die österreichische Marine ihm die Ausrüstung eines Torpedokreuzers und die deutsche Marineverwaltung den Bau eines geschützten Kreuzers, des „Gefion", der am 31. Mai 1893 vom Stapel lief. Es folgten noch zahlreiche Aufträge der Kriegsmarine: Kreuzer, Kanonenboote, Linienschiffe usw. bis zu den gewaltigsten Typen. Sodann lieferte Schichau der deutschen Handelsmarine eine große Zahl von Frachtund Personendampfern, darunter Ozeanriesen, wie

man sie zuvor nicht im entferntesten gekannt hatte. Namentlich hatte die Firma viele Aufträge vom „Norddeutschen Lloyd“ in Bremen auszuführen. Auch für das Ausland wurden eine Menge Handels- und Kriegsschiffe hergestellt, die aller Welt Kunde von der Leistungsfähigkeit des deutschen, insbesondere des Danziger Schiffbaues gaben. Dazu kamen noch sonstige Bauten, z. B. Fährschiffe für die Beförderung von Eisenbahnzügen über die Ostsee. Durch die Vergebung von deutschen Kriegsschiffen an Privatwerften erhielten diese und damit auch die Schichauwerft einen sicheren Kern regelmäßiger Arbeit, der es ermöglichte, auch in Zeiten, wo der Bau von Handessschiffen nachließ, einen großen Stamm alter Arbeiter zu beschäftigen.

Mitten im Kriege baute die Schichauwerft für den „Norddeutschen Lloyd“ den „Columbus“, das größte Schiff der deutschen Handelsflotte, das eine Länge von 236 m hatte und rund 35000 Brutto-Registertonnen umfaßte. Leider mußte dieses stolze Schiff auf Grund des Versailler Friedensdiktats an die Feindesmächte abgeliefert werden. Sogleich wurde von Schichau ein neuer „Columbus“ auf Stapel gelegt, der im Juni 1922 zu Wasser gelassen wurde und heute mit 32500 Brutto-Registertonnen als stattlichster Dampfer des „Norddeutschen Lloyd“ und gewaltigstes Fahrzeug der deutschen Handelsflotte das Weltmeer befährt.

Von den Privatwerften sei noch die Werft von Alexander Wojan erwähnt, die sich in den letzten Jahrzehnten zu einem achtunggebietenden Betrieb entwickelt hat. Sie führt besonders Neubauten und Ausbesserungen von Flußschiffen und kleineren Seefahrzeugen aus.

Schließlich ist noch die frühere Kaiserliche Werft zu nennen. Im Jahre 1844 erwarb die Preußische Regierung ein an der Toten Weichsel und dem Heckergraben neben dem Jungstädtischen Holzraum gelegenes Grundstück von fünf Morgen Größe, das die Bezeichnung „Königlicher Korvetten-Depotplatz“ erhielt und hauptsächlich für die Unterbringung einer Korvette bestimmt war. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts entschloß die Staatsregierung sich zur Herstellung von größeren, mit Dampfkraft betriebenen Kriegsschiffen, also zum Bau einer Kriegswerft in Danzig. So wurde auf dem bereits vorhandenen staatlichen Gelände eine Helling erbaut und eine Erweiterung der Arbeitsstätten vorgenommen. Im Jahre 1850 wurde die schon oben erwähnte Raddampferkorvette „Danzig“ auf Stapel gelegt.

Als nach dem völligen Versagen der deutschen Flottenpolitik der Preußische Staat tatkräftig an den Ausbau einer Flotte heranging, wurde der Sitz der Admiralität 1850 nach Danzig verlegt. Die staatlichen Werftanlagen wurden planmäßig vergrößert und zu diesem Zwecke mehrere Grundstücke hinzuerworben. Nach dem Kriege von 1870/71 wurde die Werft in großem Stile umgebaut und den technischen Forderungen der Neuzeit gemäß ausgestaltet. Seit der Errichtung des Deutschen Reiches hieß sie „Kaiserliche Werft“. In den letzten Jahren vor dem Kriege hat sie hauptsächlich Ausbesserungen an Kriegsschiffen besorgt, während des Krieges vor allem U-Boote gebaut und mit ihren 6000 Arbeitern der Kriegsmarine unschätzbare Dienste geleistet. Heute führt sie die Bezeichnung „Danziger Werft“. Bei der auf Grund des Versailler Friedensdiktats vorgenommenen Verteilung des Eigentums des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates wurde die Danziger Werft gemeinsamer Besitz der Freien Stadt Danzig und der Republik Polen. Zum Betriebe der Werft und der früheren Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstätte wurde eine internationale Aktiengesellschaft, „The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.“ begründet. Dank der Leitung hat sich der Betrieb unter den denkbar größten Schwierigkeiten zu einem Großbetriebe entwickelt, der weit in der Welt hohes Ansehen genießt. Von seiner Leistungfähigkeit im Schiffbau geben bereits zahlreiche Schiffe und andere Wasserfahrzeuge, die nach den verschiedensten Ländern geliefert wurden, rühmliches Zeugnis.

Der Stauvertrag im Seegüterverkehr.

Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin-Steglitz.

I.

Der Stauvertrag ist ein Vertrag zwischen dem Stauer und (regelmäßig) dem Reeder als Verfrachter, durch welchen der Stauer auf eigene Rechnung und Gefahr die Beladung oder die Entladung eines Seeschiffes auszuführen sich verpflichtet. Von diesem Einzelstauvertrag, der also als Einzelvertrag von den sonst nicht in Vertragsbeziehungen stehenden Parteien für ein einzelnes Seeschiff und nur für den Einzelfall abgeschlossen wird, ist begrifflich abzutrennen der sogenannte Dauerstauvertrag, bei dem die bezeichneten Parteien, Stauer und Reeder (bezw. Reederei), in langfristigen Dauervertragsbeziehungen stehen, wobei diese Dauerverträge sich zwar an sich ebenfalls auf die Beladung bezw. Entladung (Löschung) eines Seeschiffes beziehen, hier aber dieser einzelne Vertrag in den Rahmen des Gesamtdauervertrages zwischen den Parteien fällt; der Vertrag zwischen Stauer und Reeder ist hier mit anderen Worten als langfristiger Dauervertrag für eine vertraglich bestimmte Zeitdauer abgeschlossen und hat zum Inhalte die Beladung bezw. Löschung aller oder doch bestimmter Kategorien der Seeschiffe des Reeders in dem vertraglich bestimmten Hafen. Durch diesen Dauervertrag wird also gewissermaßen dem Stauer ein Monopol an allen Schiffen des Reeders (als Vertragsgegners) hinsichtlich deren Beladung und Löschung eingeräumt, wofür der Stauer dem Reeder gewöhnlich Rabatte hinsichtlich des Staulohnes gewährt — regelmäßig 5 — 10 % des tarifmäßigen Staulohnes. Es entsteht angesichts der Tatsache, daß der Stauvertrag und zwar sowohl der Einzelstauvertrag wie auch der letzterwähnte Dauerstauvertrag von dem Gesetz nicht speziell geregelt worden ist, die Frage, welcher Vertragsart des Zivilrechtes dieser Stauvertrag zuzugruppieren ist, um auf diese Weise die durch den Stauvertrag zwischen den Parteien begründeten und zur Entstehung kommenden Rechte und Pflichten einer richtigen rechtlichen Würdigung unterwerfen zu können.

Wie bereits oben erwähnt wurde, geht der Inhalt des Stauvertrages begrifflich dahin, daß der Stauer sich verpflichtet, ein Seeschiff des Reeders (bei dem Dauerstauvertrage die Seeschiffe des Reeders an einem bestimmten Hafenplatze) zu beladen oder zu entladen, während der Reeder sich dem Stauer gegenüber verpflichtet, diesem für diese Arbeit einen bestimmten

Lohn in Geld gemäß vertraglicher Vereinbarung oder gemäß dem örtlichen Tarif zu bezahlen. Daraus folgt schon rechtlich ohne weiteres, daß der Stauvertrag seiner rechtlichen Natur nach jedenfalls ein gegenseitiger Vertrag im Sinne der §§ 320 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist, weil eben die beiderseitigen Vertragsleistungen der Vertragsparteien, Beladung oder Löschung des Seeschiffes seitens des Stauers und Zahlung des Geldlohnes hierfür seitens des Reeders in gegenseitiger Wechselbeziehung und gewollter Abhängigkeit zu einander stehen; Leistung und Gegenleistung sind also gewissermaßen synallagmatisch, weshalb man hier von synallagmatischen Verträgen spricht. Ist sinngemäß festgestellt worden, daß der Stauvertrag jedenfalls ein gegenseitiger Vertrag im Sinne der §§ 320 ff, des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist, so entsteht nunmehr die weitere Frage, welcher speziellen Art der von dem Bürgerlichen Gesetzbuch geregelten gegenseitigen Verträge der Stauvertrag unterfällt.

Bei der Prüfung dieser Frage kommt in Betracht der von dem Bürgerlichen Gesetzbuch eingehend behandelte Dienstvertrag und der Werkvertrag, so daß also die Frage entsteht, ob der Stauvertrag ein Dienstvertrag oder ein Werkvertrag ist

Nach der für die Begriffsbestimmung des Dienstvertrages wesentlichen Bestimmung des § 611 des Bürgerlichen Gesetzbuchs wird durch den Dienstvertrag derjenige, welcher Dienste zusagt, zur Leistung der versprochenen Dienste, der andere Teil zur Gewährung der vereinbarten (bezw. taxmäßigen) Vergütung verpflichtet; nach der für den Werkvertrag maßgebenden Begriffsbestimmung des § 631 des Bürgerlichen Gesetzbuchs wird durch den Werkvertrag der Unternehmer zur Herstellung des versprochenen Werkes, der Besteller zur Entrichtung der vereinbarten Vergütung verpflichtet, wobei Herstellung eines Werkes in diesem Sinne auch ein durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführender Erfolg sein kann.

Prüft man nun den Stauvertrag unter diesen beiden Gesichtspunkten eines Dienst- oder Werkvertrages, so kommt man zufolge der Tatsache, daß der Wille des Reeders zweifellos weniger auf die Arbeit des Stauers als auf den durch diese Arbeit erzielten Erfolg der Beladung oder Löschung des Seeschiffes gerichtet ist und dementsprechend auch der ganze Vertragsabschluß erfolgt und daß nach der erwähnten gesetzlichen Bestimmung des § 631 des Bürgerlichen Gesetzbuchs Gegenstand des Werkvertrages auch ein durch Arbeit oder Dienstleistungen herbeizuführender Erfolg sein kann, zu dem Ergebnis, daß der regelmäßige Einzelstauvertrag jedenfalls rechtlich als Werkvertrag im Sinne der §§ 631 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs zuzurechnen ist.

Die getroffene Feststellung, daß jedenfalls der regelmäßige Einzelstauvertrag sich rechtlich als ein Werkvertrag im Sinne der bezeichneten Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs darstellt, hat zunächst für den Zeitpunkt der Entrichtung des Staulohnes an den Stauer seitens des Reeders wichtige Konsequenzen. Würde man nämlich, wie oben festgestellt wurde, den Stauvertrag lediglich als gegenseitigen Vertrag im Sinne des § 320 des Bürgerlichen Gesetzbuchs behandeln (was zwar an sich richtig ist, aber dessen spezielle Natur als Werkvertrag nicht in Rücksicht zieht), so würde für diesen Staulohn naturgemäß ebenfalls der § 320 BGB. maßgebend sein. Wenn nun hier bestimmt wird, daß, wer aus einem gegenseitigen Vertrage verpflichtet ist, die ihm obliegende Leistung bis zur Bewirkung der Gegenleistung verweigern kann, es sei denn, daß er vorzuleisten verpflichtet ist, so könnte angesichts dieser Bestimmung Zweifel entstehen, wer aus dem Stauvertrage vorleistungspflichtig ist, Stauer oder Reeder; würde man das für den Reeder annehmen und bejahen, so wäre also dementsprechend der vertragliche Staulohn bereits bei Abschluß des Stauvertrages von dem Reeder an den Stauer zu zahlen und der Stauer könnte seine Dienstleistung solange auf Grund des § 320 BGB. zu Recht verweigern Da nun aber dem oben Gesagten zufolge der regelmäßige Stauvertrag sich als ein Werkvertrag im Sinne der §§ 631 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs kennzeichnet, kommt auf ihn nunmehr auch die spezielle gesetzliche Vorschrift des § 641 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezüglich des Zeitpunktes der Entrichtung, Fälligkeit, des Werklohnes zur Anwendung, die bestimmt: Die Vergütung — hier also der vereinbarte bezw. tarifmäßige Staulohn — ist bei der Abnahme des Werks bezw. der Vollendung des Werks (§ 646), hier also mit der Vollendung der Beladung oder Löschung des Seeschiffes durch den Reeder an den Stauer zu entrichten. Auch für die Vergütung — den Staulohn — selbst ist die spezielle Bestimmung des § 632 des Bürgerlichen Gesetzbuchs maßgebend: hiernach gilt eine Vergütung — hier also ein Staulohn — als stillschweigend zwischen den Parteien des Stauvertrages als vereinbart, wenn die Arbeitsleistung des Stauers nur gegen eine Vergütung zu erwarten ist, was naturgemäß stets der Fall ist. Ist die Höhe der dem Stauer zu zahlenden Vergütung nicht bestimmt, so ist bei dem Bestehen einer örtlichen Taxe oder eines örtlichen Tarifes (des Hafenplatzes) die Tax- oder tarifmäßige Vergütung als vereinbart anzusehen, in Ermangelung einer Taxe oder eines Tarifs die übliche Vergütung.

Das oben Gesagte bezieht sich, was auch betont wurde, naturgemäß nur auf den regulären Einzelstauvertrag des Seeverkehres, so daß also auch Ausnahmefälle vorkommen, bei welchen der Stauvertrag sich nicht als ein Werkvertrag, sondern als ein Dienstvertrag im Sinne der §§ 611 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs darstellt. Das ist namentlich dann der Fall, wenn der Reeder nicht einen einzelnen Stauvertrag mit einem dieses Gewerbe als Einzelunternehmer betreibenden gewerbsmäßigen Stauer abschließt, sondern entweder selbst oder durch Vermittelung Schauerleute zur Beladung oder Löschung eines Seeschiffes annimmt und dementsprechend mit jedem dieser Schauerleute einen entsprechenden Arbeitsdienstvertrag — nach bestimmten Zeitabschnitten oder Tagen — abschließt. In derartigen Fällen kommt ein Werkvertrag nicht in Betracht, sondern nur Dienstvertrag (bezw. Dienstverträge entsprechend der Zahl der Schauerleute) im Sinne der §§ 611 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Für den Zeitpunkt der Entrichtung des vertraglich bestimmten Dienstlohnes kommt hier der § 614 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Anwendung, der bestimmt: Die Vergütung ist nach der Leistung der Dienste zu entrichten. Ist die Vergütung (vertraglich) nach Zeitabschnitten bemessen, so ist sie nach dem Ablaufe der einzelnen Zeitabschnitte zu entrichten. Wie ersichtlich, sind also auch bei derartigen von dem Reeder mit den Schauerleuten abgeschlossenen Einzeldienstverträgen die hierfür vereinbarten Löhne von dem Reeder erst nach Leistung der vertraglichen Dienstleistung an die Dienstleistenden zu entrichten, wobei allerdings, wenn die Vergütung nach Zeitabschnitten vertraglich festgesetzt und bemessen worden ist, die Vergütung jeweilig von dem Reeder nach Ablauf dieses Zeitabschnittes zu zahlen ist; ist also der Dienstlohn z. B. auf 6 Mark pro Tag bei sechsstündiger Arbeitszeit bestimmt worden, so sind diese 6 Mark nach Ablauf des sechsstündigen Arbeitstages jeweils von dem Reeder an den betreffenden dienstleistenden Stauer zu bezahlen, wie das der § 614 BGB. ja ausdrücklich bestimmt.

(Fortsetzung folgt in D. W. Z. Nr. 47.)

Erteilung von Führerscheinen für die Binnenschiffahrt.

Der Danziger Seeschifferverein weist seit langem schon auf die ungesunden Verhältnisse hin, die dadurch eingetreten sind, daß bei der Erteilung von Zulassungsbescheinigungen für Binnenschiffahrt durch den Danziger Hafeninspektor keine Prüfung der Schiffsführer stattfindet.

Bis zur Abtrennung Danzigs wurde in Danzig den Führern von kleinen Dampfern und Motorfahrzeugen durch den Polizeipräsidenten ein Befähigungsnachweis für die Binnenschiffahrt ausgestellt, nachdem die Bewerber sich vorher einer Prüfung unterzogen hatten, die von dem hiesigen Hafeninspektor abgehalten wurde.

Seit Abtrennung Danzigs vom Reich sind solche Prüfungen nicht mehr abgehalten worden. Vielmehr hat der Hafeninspektor den neu zugekommenen Schiffsführern Zulassungsbescheinigungen ohne derartige Prüfung erteilt. Die Folge hiervon ist, daß sich allmählich eine größere Anzahl durchaus ungenügend vorgebildeter Schiffsführer in diesen Beruf gedrängt haben und dem Stamm der geprüften und bewährten Schiffsführer Konkurrenz machen. Eine weitere Folge ist ein bedenkliches Nachlassen der Verkerssicherheit im Danziger Hafen, die auch darunter leidet, daß jeder, der einen Motor bedienen kann, mit Motorbooten den Danziger Hafen durchfahren darf. Es erscheint dringend erforderlich und zwar, wie gesagt, sowohl im Interesse des Schiffsführers selbst, wie auch im Interesse des Danziger Hafens, daß wieder Prüfungen vor der Erteilung von Zulassungsbescheinigungen stattfinden und zwar müssen die Voraussetzungen für diese Zulassungsbescheinigungen für Binnenschiffahrt gegenüber den Vorkriegsbestimmungen erschwert werden. Die Anforderungen, die heute an die Binnenschiffer gestellt werden, sind so erheblich größer als die vor Abtrennung Danzigs vom Reiche, daß eine Prüfung in der Form, wie sie damals gehandhabt wurde, für die heutigen Verhältnisse nicht mehr ausreichend erscheint.

In Deutschland hat man ebenfalls die Unzulänglichkeit der bisher geforderten Prüfungsbedingungen erkannt und schon seit langer Zeit über Schaffung eines eingehenden Befähigungsnachweises für Fluß- und Haffschiffer für die Befahrung von Seewasserstraßen beraten. Da man jedoch bisher zu keinem endgültigen Ergebnis gelangt ist, haben sich einige Hafenstädte vorläufig selbst eine Neuordnung geschaffen. So hat z. B. Hamburg folgende Verordnung erlassen:

„Wer Flußschiffe führt, muß

1. im Besitze des Befähigungsnachweises zum Schiffer auf großer Fahrt oder zum Steuermann oder zum Schiffer auf kleiner Fahrt oder zum Schiffer auf Küstenfahrt oder zum Führer eines auf der Elbe verkehrenden Passagierdampfers sein oder
2. das 21. Lebensjahr vollendet haben und nach dem 16. Lebensjahr zwei Jahre als Decksmann auf Dampfschiffen gefahren sein und durch eine mündliche Prüfung genügend Kenntnisse nachgewiesen haben
   a) über die für den Hamburger Hafen erlassenen Schiffahrtspolizeivorschriften,
   b) über die Vorschriften der Seestraßenordnung.

Der Nachweis der vorstehend geforderten Kenntnisse ist durch Ablegung einer mündlichen Prüfung vor der Kommission zur Abnahme der Schifferprüfung für Küstenfahrt zu erbringen, zu der der Kapitän der Hafenpolizei oder sein Vertreter hinzugezogen wird. Die Führer von Motorfahrzeugen müssen außerdem die Befähigung zur Handhabung und Bedienung des Motors nachweisen.

Der Antrag auf Zulassung zu diesen Prüfungen ist an die Polizeibehörde zu richten. Dem Antrage ist der Nachweis über die geforderte Fahrzeit und ein von einer amtlichen Untersuchungsstelle ausgestelltes Zeugnis über Seh- und Farbenunterscheidungs-Vermögen beizufügen.

Auf Grund der Bescheinigung über die bestandene Prüfung wird die Polizeibehörde ein Befähigungszeugnis ausstellen. Dieses Zeugnis hat der Schiffsführer im Betriebe stets bei sich zu führen.

Die Polizeibehörde ist befugt, die Entfernung von Führern zu verlangen, wenn Tatsachen vorliegen, die ihre Unzuverlässigkeit oder Unfähigkeit dartun."

Diese Bestimmungen traten bereits am 1. Juli 1926 in Kraft.

Für die Besatzungen der auf der Elbe verkehrenden Passagierdampfer sind ebenfalls neue Verordnungen erlassen worden, die im Hamburger Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 29 vom 26. März veröffentlicht sind.

Abgesehen davon, daß es zweckmäßig erscheint, daß Danzig bei Neuordnung des Prüfungswesens mit Deutschland gleichen Schritt hält, haben Seeamtsverhandlungen über Schiffskollisionen und andere Unfälle im Danziger Hafen leider des öfteren gezeigt, daß eine Abänderung dieser veralteten Vorschriften auch für Danzig dringend erforderlich ist.

Nach Ansicht des Danziger Schiffervereins sind die Hamburger Vorschriften durchaus hinreichend, so daß sie, den Danziger Verhältnissen angepaßt, übernommen werden könnten. Zur Durchführung dieser Prüfungsvorschriften wird nach Ansicht des Danziger Schiffervereins ein Schulbesuch von vielleicht drei Tagen auf der hiesigen Seefahrtschule erforderlich sein. Es dürfte sich empfehlen, in gewissen Zeitabschnitten diese Prüfung zu wiederholen, um einem Vergessen der Vorschriften, wie es schon oft festgestellt werden mußte, vorzubeugen.

ERK.

Frachtraten ab Danzig

(in der Zeit vom 24. Oktober bis 6. November 1927 getätigte Befrachtungen).

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in englischen Schillingen angegeben.

Holz:

D. B. B.:

Nach Preston	47/—	pro Standard
„ Antwerpen	31/—	„ „
„ London	38/6	„ „
„ Grimsby	40/—	„ „
„ Manchester	46/—	„ „
„ Tyne Dock	38/6	„ „
„ Grimsby	38/—	„ „
„ Dieppe/Fecamp	36/—	„ „

D. B.:

Nach Tyne Dock	38/—	pro Standard
„ Waterford	63/—	„ „
„ Port Madoc	63/—	„ „
„ Antwerpen	30/—	„ „

Props:

Nach Antwerpen	30/—	pro Faden
„ Gent	31/6	„ „

Halbsleepers:

Nach Birkenhead	14/6	pro load
„ Garston	14/6	„ „

Sleeperblocks:

Nach Birkenhead	14/4,5	pro load

Unbes. Eiche:

Nach London	50/—	pro Standard

Eichenstäbe:

Nach London	16/—	pro t

Eisenplatten:

Nach Malmoe	Skr. 9	pro t
„ Landskrona	„ 9,50	„ „

Zement:

Nach Sundsvall	Skr. 8	pro t

Ziegelsteine:

Nach Libau/Helsingfors	7/1	pro t

Oelkuchen:

Nach nördl. Aarhus	Dkr. 11,—	pro t

Kohlen:

Nach Bornholm	Dkr. 6,50	pro t
„ Kjoege	5/10,5	„ „
„ Kopenhagen	5/1,5—5/6	„ „
„ Helsingfors	6/—	„ „
„ Wiborg	6/6	„ „
„ Okarshamn	5/9	„ „
„ Kramfors	6/4,5	„ „
„ Ystad	6/1,5	„ „
„ Kotka	5/4,5	„ „
„ Libau	5/3	„ „
„ Pargas	6 6	„ „
„ Wasa	7/6	„ „
„ Riga	5/9	„ „
„ Stockholm	8/—	„ „
„ Karlshamn	7/6	„ „
„ Hasle	Dkr. 6,50	„ „
„ Skagen	9 —	„ „
„ Horsens	6/3	„ „
„ Bandholm	7/6	„ „
„ Aarhus	6/—	„ „

Zucker:

Nach London	10/—	pro t
„ Rotterdam	Hfl. 4,80	„ „

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Titelübersetzungen

aus dem Dziennik Ustaw Nr. 94, 95 und 96 vom 31. 10., 2. und 5. 11. 1927.

Pos. 843 Verordnung des Verkehrsministers vom 24. Oktober 1927, herausgegeben im Einvernehmen mit dem Finanzminister, dem Minister für Industrie und Handel sowie dem Landwirtschaftsminister über Abänderungen und Ergänzungen des Warentarifs der polnischen Normalspurbahnen.

Pos. 844 Verordnung des Verkehrsministers vom 26. Oktober 1927, herausgegeben im Einvernehmen mit dem Finanzminister, dem Minister für Industrie und Handel sowie dem Landwirtschaftsminister über Ergänzungen und Abänderungen des „Tarifs der polnischen Normalspurbahnen für den Transport von Personen, Hunden, Gepäck und außergewöhnlichen Sendungen".

Pos. 846 Verordnung des Präsidenten der Republik vom 20. Oktober 1927 über die Lieferung von Beförderungsmitteln zur Ausführung des Baues und zur Erhaltung der öffentlichen Wege und Brücken.

Pos. 848 Verordnung des Finanzministers vom 24. Oktober 1927 betr. die Festsetzung der Zusatzpreisliste für den Kleinverkauf von Tabakerzeugnissen.

Pos. 850 Deutsch-polnisches Aktenabkommen vom 22. Dezember 1926.

Pos. 851 Regierungserklärung vom 22. Oktober 1927 betr. den Austausch der Ratifikationsdokumente des deutsch-polnischen Aktenabkommens, unterzeichnet in Berlin am 28. Dezember 1926.

Titelübersetzungen

aus dem Dziennik Urzędowy Nr. 30 vom 20. Oktober 1927.

Pos. 318 Verordnung des Finanzministers v. 7. 9. 1927 betr. die Bevollmächtigung des Zollamtes in Mikaszewicze zur Ausstellung von Ausfuhrquittungen.

Pos. 321 Auslegung des Stempelgebührengesetzes.

Pos. 322 Verordnung des Finanzministers v. 19. 9. 1927 betr. die Festsetzung der Zuständigkeit der Finanzbehörden zur Herausgabe und Zurückziehung von Konzessionen für den Tabakwarenverkauf.

Pos. 323 Rundschreiben L. D. VI. 19295/3/27 über die Abänderung der Anlage zur Anweisung über das Verfahren mit beschlagnahmten Gegenständen des Tabakmonopols.

Pos. 324 Verordnung des Finanzministers v. 28. 9. 27 über die Festsetzung der Verkaufspreise für Monopolbranntweine.

Pos. 325 Rundschreiben L. 9380/27/WB v. 2. 5. 27 über die Erleichterung im Verkehr mit Viehsalz.

Pos. 326 Verordnung des Finanzministers v. 24. 9. 27 über die Monopolgebühr für aus dem Auslande eingeführte Streichhölzer.

Pos. 327 Verordnung des Finanzministers v. 29. 9. 27 betr. der Stationen, die zur Herausgabe von Samenbegutachtungsbescheinigungen befugt sind.

Pos. 329 Verordnung des Präsidenten der Republik v. 13. 10. 27 über den Stabilisierungsplan und über die Aufnahme einer Auslandsanleihe.

Pos. 330 Verordnung des Präsidenten der Republik über die Stabilisierung des Zloty.

Pos. 331 Erlaß des Finanzministers v. 30. 9. 27 über die Abzahlung der Obligation der 8% staatlichen Goldanleihe und der Obligation der 8% Konvertierungsanleihe.

Aenderungen im polnischen Einfuhrzolltarif.

Wie wir bereits in D. W. Z. 44 mitteilten, sollen demnächst zwei Verordnungen erscheinen, von denen die eine Erhöhung der Zollsätze in einzelnen Positionen vorsieht, die andere die Bestimmung trifft, daß Oele der Pos. 117, 7a nur in vergälltem Zustande eingeführt werden dürfen. Der Entwurf der Verordnung über die **Zollerhöhungen** hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Die Positionen 37 P. 4, Buchst. c, 44 Anmerkung, 115 und 139 P. 3 des Zolltarifs vom 26. Juni 1924 (Dz. Ust. Nr. 54, Pos. 540) erhalten folgenden Wortlaut:

Position des Zolltarifs	Bezeichnung der Ware	Zoll für 100 kg in Zl.
37 P. 4	Heringe:	
	a) Räucher- und Bratheringe:	
	I Räucherheringe brutto . . .	20.—
	II Bratheringe brutto . . .	50.—
44	Anmerkung: Die Einfuhr der zu Punkt 4 gehörenden Heilsera, auch die Zollbefreiung derselben, darf mit Genehmigung des Finanzministeriums erfolgen.	
115	Aether, Ester, Kollodium, Chloral, Chloroform:	
	1. Aether (Schwefelaether) einschl. des Gewichts der unmittelbaren Verpackung	270.—
	2. Chlor-Aethyl einschl. des Gewichts der unmittelbaren Verpackung . .	500.—
	3. Kollodium, Chloral, Chloroform einschl des Gewichts der unmittelbaren Verpackung	360.—
	4. Aether und Ester, die in der Heilkunde und Industrie Verwendung finden (außer den oben genannten), ohne Spiritusgehalt einschl. des Gewichts der unmittelbaren Verpackung	210.—
139 P. 3	Ferrosilicium mit einem Siliciumgehalt von:	
	a) 15% und weniger	14.—
	b) über 15%	14.—

§ 2. Diese Verordnung tritt mit dem vierten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

§ 3. Im Verlauf von 15 Tagen, vom Tage der Veröffentlichung dieser Verordnung an, wird der bisherige Zoll erhoben, sofern es sich um Waren handelt, welche:

a) per Bahn, Schiff oder Post unmittelbar nach dem polnischen Zollgebiet zum Transport aufgegeben worden sind, spätestens am Vortage der Veröffentlichung dieser Verordnung,

b) oder in dem polnischen Zollgebiet am Tage der Veröffentlichung dieser Verordnung, in Zollamtlichen Bahn-, Post- oder in nichtamtlichen Lägern, die unter Zollverschluß bleiben, lagern.

Der Entwurf der Verordnung über die **Vergällung von Oelen der Pos. 117, 7a** lautet:

Art. 1. Pos. 117 Punkt 7 Buchst. a des Zolltarifs in dem durch Verordnung des Finanzministers, des Ministers für Industrie und Handel sowie des Ministers für Landwirtschaft und Staatsdomänen vom 30. Oktober 1925 festgelegten Wortlaut über die teilweise Abänderung des Zolltarifs vom 26. Juni 1924 (Dz. Ust. Nr. 113 Pos. 800), wird durch die Anmerkung folgenden Inhalts ergänzt:

Anmerkung: Die in diesem Punkte (7) Buchstabe a genannten Pflanzenöle, die bei einer Temperatur von 15° C sich im flüssigen Zustande befinden, dürfen in das polnische Zollgebiet nur in vergälltem Zustande eingeführt werden.

Als Vergällungsmittel werden angesehen: Rosmarinöl, Terpentin oder ein anderes durch das Finanzministerium vorher gebilligtes, in entsprechenden Mengen (ungefähr 0,5%) angewandtes Mittel, in der Weise, daß das Vorhandensein des Vergällungsmittels in dem vergällten Oel genau erkennbar ist.

Für Fabriken, die sich mit dem Raffinieren der Oele beschäftigen, dürfen die genannten Pflanzenöle in unvergälltem Zustande für den eigentlichen Zweck eingeführt werden, jedoch nur mit jedesmaliger Genehmigung des Finanzministers.

Die Nachweisung der Raffinerien, die zur Einführung von Pflanzenölen in unvergälltem Zustande berechtigt sind, bestimmt der Finanzminister im Einvernehmen mit den interessierten Ministern.

Ueber den Gebrauch der Oele, die im unvergällten Zustande für den eigentlichen Zweck eingeführt werden, wird eine Zollkontrolle angeordnet.

Die Gebühr für die Kontrolle wird in der Höhe, die im § 2 P. b der Verordnung vom 17. Juli 1926 (Dz. Ust. Nr. 74 Pos. 426) festgesetzt ist, erhoben.

Art. 2. Diese Verordnung tritt mit dem 15. Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

Art. 3. Die Ausführung dieser Verordnung wird dem Finanzminister übertragen.

Die Verordnungen sind **bisher im Dz. Ust. noch nicht veröffentlicht.**

Zollfreie Einfuhr von Kalkstickstoff.

Nach einer telegraphischen Mitteilung des polnischen Finanzministeriums wird demnächst im Dziennik Ustaw eine Verordnung erscheinen, die für die Zeit vom 1. November bis zum 1. Juni kommenden Jahres die zollfreie Einfuhr von Kalkstickstoff (Pos. 103, P. 5) festsetzt.

Zollbehandlung von Kalksalpeter aus Vertragsstaaten.

Zufolge Punkt II a und b des Schlußprotokolls zum polnisch-norwegischen Handelsvertrag, der am 29.9.27 in Kraft trat, ist Kalksalpeter (salpetersaurer Kalk) Pos. 103, 3 des polnischen Zolltarifs hinsichtlich der Zollgefälle ebenso wie Chilesalpeter (Pos. 103, 1) zu behandeln bezw. zollfrei abzulassen, wenn er aus Staaten stammt und eintrifft, mit denen Polen einen Handelsvertrag abgeschlossen hat und bei der Verzollung ein Ursprungszeugnis vorgelegt wird.

Verordnung

des Finanzministers vom 29. September 1927 betr. die Stationen, die zur Herausgabe von Samenbegutachtungsbescheinigungen befugt sind.

(Dziennik Urzędowy Nr. 30 vom 20. 10. 1927. Pos. 327.)

Auf Grund des § 1 der Verordnung des Finanzministers vom 30. Juni 1926 betr. die Ergänzung des § 6 der Verordnung des Finanzministers vom 13. Dezember 1920 über das Zollverfahren (Dz. Ust. Nr. 70 Pos. 407) wird das Verzeichnis der Auslandsstationen für Samenbegutachtungen (Abschnitt II des Verzeichnisses), veröffentlicht in Monitor Polski vom 5. August 1926 Nr. 176 Pos. 521, wie nachstehend ergänzt

23. Deutschland.
Das Hamburgische Staats-Institut
für angewandte Botanik.

Zolltarifentscheidungen.

Gemäß Danziger Zollblatt.

Zu Position 178.

Das polnische Finanzministerium hat mit Verfügung DC/13486/III/27 v. 6. 8. 27 an Hand eines Musters entschieden, daß eine kleine geheftete Broschüre über „Germisan", die verschiedene Tabellen über die Bestandteile des Germisans und anderer Beizen und ferner fachmännische Gutachten über den Gebrauch des Germisans enthält, der Verzollung nach Position 178 Punkt 3 als Broschüre unterliegt.

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 7541/27
vom 10. 10. 1927.

Zu Position 182.

Das polnische Finanzministerium hat mit Verfügung DC/13777/III/27 vom 30. 9. 27 an Hand von Mustern entschieden, daß Watte aus zerzupften Baumwollumpen in Lagen nach Position 182 Punkt 2 b zu verzollen ist.

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 7820/27
vom 8. 10. 1927.

Zu Position 183.

Das polnische Finanzministerium hat mit Verfügung DC/12168/III/27 vom 5. 10. 27 an Hand von Mustern entschieden, daß Baumwollgarn auf Pappröllchen, das für den Kleinverkauf bestimmt ist, zusammen mit dem Gewicht der Pappstückchen zu verzollen ist.

Die Entscheidung des Zolldepartements bezüglich Baumwollgarn auf Papierspulen (abgedruckt im Heft 2 der Sammlung der Tarifentscheidungen des Zolldepartements, Zollbl. S. 102 Jahrgang 1927) ist demnach nur für Baumwollgarne, die für Fabrikationszwecke bestimmt sind, anzuwenden.

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 7977/27
vom 12. 10. 1927.

Zu Position 197.

Plüschgewebe, das im Schuß und in der Kette des Grundgewebes aus Baumwolle und im Flor aus Kunstseide besteht, unterliegt, wie das polnische Finanzministerium mit Verfügung D. IV/3664/2/27 v. 11. 10. 27 an Hand eines Musters entschieden hat, der Verzollung nach Position 197 des Zolltarifs.

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 8137/27
vom 19. 10. 1927.

Zu Position 205.

Das polnische Finanzministerium hat mit Verfügung DC/11500/III/27 vom 30. 9. 27 an Hand von Mustern entschieden, daß sogenannte Damenhemdchen aus baumwollenem Wirkstoff mit halbseidenen Achselbändern der Verzollung nach dem entsprechenden Buchstaben der Position 205 Punkt 4 und 120% Zuschlag gemäß Anmerkung b zu Position 205 unterliegen.

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 7818/27
vom 10. 10. 1927.

Berichtigung.

In der auf Zollblatt S. 168 Jahrgang 1927 abgedruckten Verfügung T 7361/27 v. 19. 9. 27 (zu Pos. 205) muß es statt „aus einer mit Garn umsponnenen Eisendrahtspirale" heißen: „aus einer mit Garn umflochtenen Eisendrahtspirale".

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 7989/27
vom 8. 10. 1927.

Zu Position 215.

Bekleidete Porzellanpuppen, die zum Aufbinden auf Tafelschokoladen benutzt werden, unterliegen gemäß finanzministerieller Entscheidung DC/17756/III/27 v. 27. 9. 27 der Verzollung nach Pos. 215 Punkt 6 a des Zolltarifs.

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 7736/27 vom 10. 10. 1927.

Zu Position 215.

Das polnische Finanzministerium hat mit Verfügung D/IV/19480/2 vom 7. 10. 27 an Hand eines Musters entschieden, daß natürliche Muscheln, geschliffen, der Verzollung nach Position 215 Punkt 3 unterliegen.

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 8136/27 vom 19. 10. 1927.

Zu Position 215.

Fertige Taschenuhrgehänge (Berlocken) aus Metall unterliegen gemäß finanzministerieller Entscheidung DC/17106/III/27 v. 14. 9. 27 der Verzollung nach dem entsprechenden Punkt der Position 215.

Landeszollamt der Freien Stadt Danzig T 7617/27 vom 10. 10. 1927.

Polen

Der polnische Handelsminister zum Gdinger Hafenbau.

Handelsminister Dr. Kwiatkowski hat zu einem Mitarbeiter der „Epoka" über den Ausbau des Gdinger Hafens folgendes geäußert:

Der Bau des Hafens macht so rasche Fortschritte, daß die Verwirklichung des Mitte v. Js. aufgestellten Programmes ein Jahr früher erfolgen wird als man anfänglich erwartete. Gegen Ende 1928 wird die Umschlagsleistung des Hafens über 250000 Tonnen monatlich erreichen. Es entstehen immer mehr neue Kais, Umschlagsvorrichtungen, Maschinen, Lager und Anschlußgleise. Hafen und Stadt wachsen zusehends. In Kürze werden sie elektrischen Strom aus Grodek erhalten. In absehbarer Zeit werden einige Fabriken und eine Schiffswerft entstehen. Der Bau von Straßen, Häusern, gemeinnützigen Anstalten, Gärten, Arbeiter- und Fischervierteln erfolgt nach einem zweckmäßigen Plan, dessen Ausführung von einer interministeriellen Kommission überwacht wird. Große Gebäude, die den Zwecken des Handels-, des Post- und des Kultusministeriums dienen werden, sind im Bau begriffen. Im engeren Hafenbereich werden umfangreiche Arbeiten vom Verkehrsministerium und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten durchgeführt. Das Arbeitsministerium hat den Bau eines Auswandererlagers in Angriff genommen. Das Justizministerium, Bank Polski, Bank Gospodarstwa Krajowego, die staatliche Schiffahrtverwaltung, eine Reihe sozialer Institutionen und eine Anzahl Privatpersonen errichten eigene Gebäude. In Vorbereitung befindet sich die Ausarbeitung von Projekten, die den Bau einer Kühlhalle, eines Elevators und einer weiteren Anzahl von Warenlagern betreffen. Die Handelsflotte arbeitet bereits ohne Verluste und deckt die Amortisation. Nur die Passagierschiffahrt hat vorläufig noch Fehlbeträge zu verzeichnen. Die polnische Tonnage umfaßt zurzeit 35000 To. Das Jahr 1928 wird voraussichtlich mit einer Tonnage von 80000 To abschließen. Der Umschlag von Kohlen nimmt immer größeren Umfang an. Im ersten Halbjahr 1925 exportierte Polen im Monatsdurchschnitt 776000 To, davon 29000 To auf dem Seewege. Gdynia und Tczew kamen damals als Umschlagshäfen noch nicht in Betracht. Im ersten Halbjahr 1927 wurden im Monatsdurchschnitt 907000 To ausgeführt, davon nahezu 380000 To auf dem Seewege, d. i. mehr als 13 mal soviel als im Jahre 1925. Im September d. Js. erreichte der Export 1075000 To, davon gingen über Danzig, Gdynia und Tczew 485000 To, d. i. nahezu 17 mal soviel als im Jahre 1925.

Die neue polnische Gewerbeordnung.

In der D. W. Z. Nr. 24, S. 393, ist bereits eine Besprechung über die neue Gewerbeordnung Polens enthalten. Es wird darauf hingewiesen, daß der Wortlaut der Verordnung in deutscher Sprache in der Auskunftsstelle der Handelskammer (Zimmer 5) für Interessenten zur Einsichtnahme ausliegt.

Deutsches Reich — Übriges Ausland

Prokura und Handlungsvollmacht.

Hinsichtlich der Tätigkeit des Prokuristen und Handlungsbevollmächtigten finden sich im Handelsgesetzbuch eine ganze Reihe von Bestimmungen niedergelegt, die das für Beide geltende Rechtsverhältnis genau umschreiben. Teilweise wird dieses Rechtsverhältnis aber noch durch einige allgemeine Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches ergänzt. Wir betrachten zunächst das Rechtsverhältnis der Prokura. Die Prokura kann stets nur von dem Inhaber eines Handelsgeschäftes oder Industrieunternehmens oder durch einen gesetzlichen Vertreter erteilt werden. Die Erteilung der Prokura kann nur durch einen sogenannten Vollkaufmann im Sinne des Gesetzes erfolgen, niemals durch einen Minderkaufmann. Der Minderkaufmann, also Handwerker und Kleinhändler, kann nur eine Handlungsvollmacht erteilen. Da die Erteilung der Prokura nur dem Inhaber eines Unternehmens zusteht, so ist es beispielsweise gesetzlich unzulässig, daß etwa ein Prokurist einen Angestellten des Unternehmens zum Prokuristen erklärt. Der Geschäftsinhaber oder auch Mitinhaber kann niemals zum Prokuristen bestellt werden. Wird ein Prokurist etwa um seiner Verdienste willen zum Mitinhaber des Unternehmens erklärt, so erlischt seine Prokura ohne weiteres. Das Gleiche tritt natürlich ein, wenn ein Prokurist durch Erbfolge zum Mitinhaber des Unternehmens auftritt. Bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung erfolgt die Ernennung des Prokuristen durch den Geschäftsführer. Tritt eine Handelsgesellschaft in Liquidation, so kann nach diesem Zeitpunkt kein neuer Prokurist mehr bestellt werden. Der für eine Handelsgesellschaft früher bestellte Prokurist verwandelt sich durch die Liquidation in einen Handlungsbevollmächtigten, dessen Vertretungsbefugnis noch dazu beschränkt ist.

Die Prokura gibt dem Prokuristen das Recht, alle Art von gerichtlichen und außergerichtlichen Geschäften und Rechtshandlungen, die der Betrieb eines Handelsgewerbes oder Industrieunternehmens mit sich bringt, zu tätigen. Einige Beschränkungen bestehen aber auch hier. So ist der Prokurist zur Veräußerung und Belastung von Grundstücken nur dann berechtigt, wenn ihm diese Befugnis besonders erteilt wurde. Ferner ist der Prokurist zur Anmeldung von Eintragungen in das Handelsregister nicht berechtigt; dies kann nur von den Geschäftsinhabern geschehen. Auch die vom Gesetz vorgeschriebene Unterzeichnung von Inventur und Bilanz kann nicht vom Prokuristen vorgenommen werden, sondern muß durch den Geschäftsinhaber erfolgen. Dagegen ist der Prokurist zur Prozeßführung und Bestellung von Prozeßbevollmächtigten berechtigt, auch kann er die das Unternehmen betreffenden gerichtlichen Zustellungen in Empfang nehmen. Der Prokurist besitzt ferner ohne weiteres die Ermächtigung zur Anstellung und Entlassung von Handlungsgehilfen, gegebenenfalls auch von technischem Personal, sowie von Bevollmächtigten. Aus einem vom Prokuristen namens der Firma gezeichneten Akzept wird der Geschäftsinhaber wechselmäßig verpflichtet. Während der Prokurist beim Verkauf eines Grundstückes hierzu einer besonderen Ermächtigung bedarf, ist letztere beim Erwerb eines Grundstückes nicht erforderlich. Ebenso kann der Prokurist Vermietungen oder Verpachtungen ohne weiteres tätigen. Wenngleich das Gesetz dem Prokuristen einen Grundstückskauf ohne besondere Ermächtigung zusteht, so muß er andererseits doch bei Eintragung irgendwelcher Belastungen des Grundstücks, wie Kaufgeldhypothek, Wegegerechtigkeit usw. stets die Genehmigung des Firmeninhabers einholen.

Soweit es sich um den allgemeinen Geschäftsbetrieb eines Unternehmens handelt, kann der Geschäftsinhaber niemals eine Beschränkung des Umfanges der Prokura festlegen und bestimmen. Eine derartige Beschränkung ist Dritten gegenüber stets unwirksam. Die Prokura-Erteilung etwa für gewisse Geschäfte oder auf Zeit oder für bestimmte Gebiete ist gesetzlich unzulässig. Aus letzterem Grunde ist auch eine Beschränkung der Prokura auf eine bestimmte Niederlassung oder auf ein Zweiggeschäft gesetzlich unzulässig. Nur für den Fall bleibt die Prokura in ihrer Wirksamkeit auf die Zweigniederlassung beschränkt, wenn letztere eine von dem Hauptgeschäft abweichende Firmenbezeichnung trägt. Es genügt hier allerdings, wenn der Zweigniederlassung ein Zusatz in der Firmenbezeichnung beigefügt wird. Die Unterzeichnung von Schriftstücken seitens des Prokuristen hat in der Weise zu erfolgen, daß er der Firma seinen Namen mit einem die Prokura andeutenden Zusatz beifügt. Der Prokurazusatz gilt im Sinne des Gesetzes jedoch nur als Ordnungsvorschrift; ein Fortlassen des Zusatzes macht die geschäftliche Maßnahme jedoch keineswegs rechtsungültig. Bei Wechseln und sonstigen wichtigen Dokumenten soll zwar der Prokurazusatz stets zur Anwendung kommen, aber auch hier wird bei einer Fortlassung des Zusatzes die Rechtsgültigkeit nicht in Frage gestellt. Die Rechtsgültigkeit aller geschäftlichen Maßnahmen durch den Prokuristen ist auch dann gegeben, wenn er einem vorgedruckten Firmennamen lediglich seinen Namen beifügt. Die Prokura kann von dem Inhaber jederzeit widerrufen und entzogen werden; sie ist nicht übertragbar. Durch den Tod des Firmeninhabers kommt jedoch die Prokura nicht zum Erlöschen. Wohl aber erlischt die Prokura ohne weiteres bei einer Reihe von anderen Fällen, so bei Einstellung und Auflösung des Betriebes, beim Konkursfall, beim Verkauf des Unternehmens oder wenn ein neuer persönlich haftender Gesellschafter in das Geschäft eintritt.

Der Inhaber eines Unternehmens hat die von ihm erteilte Prokura zur Eintragung in das Handelsregister anzumelden. Das Gleiche hat auch bei der Erteilung einer Gesamtprokura zu geschehen. Mit der Anmeldung

ist die Niederlegung der Namensunterschrift mit der Firma vom Prokuristen beim Gericht zu bewirken. Ähnlich wie die Erteilung ist auch das Erlöschen einer Prokura stets zur Eintragung anzumelden. Die Erteilung einer Prokura kann an mehrere Personen gemeinschaftlich erfolgen, sogenannte Gesamtprokura. Bei der Gesamtprokura vertritt nicht jeder für sich, sondern alle zusammen haben den Geschäftsinhaber zu vertreten. Allgemein sind die rechtlichen Befugnisse eines Prokuristen im Gegensatz zum Handlungsbevollmächtigten ziemlich weitgehende. Der Prokurist hat unter anderem das Recht, für die Firma Dahrlehen aufzunehmen, Wechselverbindlichkeiten einzugehen, Prozesse zu führen, Vergleiche zu schließen, Verzichte einzugehen und Bürgschaften zu übernehmen. Grundsätzlich müssen aber alle rechtlichen und geschäftlichen Maßnahmen des Prokuristen innerhalb des Geschäftsbereiches des Unternehmens liegen.

Was die Handlungsvollmacht anbetrifft, so zeigt diese nicht die rechtliche Einheit wie die Prokura. Die allgemein betrachtet geringere rechtliche Bedeutung der Handlungsvollmacht ergibt sich auch aus der Tatsache, daß die gerichtliche Eintragung in das Handelsregister unterbleibt. Die Erteilung einer Handlungsvollmacht pflegt der Geschäftsinhaber in der Regel den Interessenten durch Zirkular anzuzeigen. Man kann bei der Handlungsvollmacht drei typische Formen unterscheiden und zwar erstens mit Gültigkeit für den ganzen Betrieb des Unternehmens. In diesem Fall nähert sich die Handlungsvollmacht stark der Prokura hinsichtlich der Rechtswirksamkeit. Zweitens kann die Handlungsvollmacht zur Vornahme von Geschäften einer bestimmten und drittens auch nur zur Vornahme von einzelnen Geschäften erteilt werden. Der Handlungsbevollmächtigte bedarf ausdrücklich einer besonderen Ermächtigung zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten, zur Aufnahme von Darlehen und zur Prozeßführung. Der Prokurist benötigt diese besonderen Ermächtigungen nicht. Auch zur Veräußerung oder Belastung von Grundstücken muß dem Handlungsbevollmächtigten eine besondere Ermächtigung erteilt worden sein. Andere Beschränkungen als die vorgenannten, braucht ein Dritter nur dann gegen sich gelten lassen, wenn er sie kannte oder kennen mußte. Handlungsvollmacht kann auch an einen nichtkaufmännischen Angestellten erteilt werden, wie sie auch von einem Minderkaufmann ausgehen kann. Beispielsweise kann ein Restaurantinhaber einem Kellner Handlungsvollmacht erteilen. Bei der Vornahme von Geschäften bestimmter Art erteilten Handlungsvollmacht spielt die sogenannte Inkassovollmacht zur Einziehung von Rechnungsbeträgen eine besondere Rolle.

Zulässig ist auch die Erteilung einer Gesamthandlungsvollmacht an mehrere Personen, sowohl an alle gemeinschaftlich oder auch dergestalt, daß mehrere gemeinschaftlich zur Vertretung befugt sind. Die Gesamthandlungsvollmacht kann auch in Gemeinschaft mit einem Gesamtprokuristen, einem Vorstandsmitgliede oder Gesellschafter erteilt werden. Jeder Handwerker oder Kleingewerbetreibender kann für seinen Betrieb einer Person Handlungsvollmacht erteilen. Der Prokurist ist berechtigt, von sich aus eine Person mit einer Handlungsvollmacht zu betrauen. Auch daraus geht die rechtlich wesentlich stärkere Stellung des Prokuristen hervor. Die Vollmachtserklärung braucht nicht unbedingt in Schriftform erfolgen, die Vollmacht kann auch stillschweigend aus einem Gewohnheitsrecht entstanden sein. Der Handlungsreisende ist, sofern er sich nicht am Orte des Hauptunternehmens befindet, kraft Gesetzes mit einer bestimmten Handlungsvollmacht ausgestattet. So ist der Reisende ohne weiteres berechtigt, den Kaufpreis aus den von ihm abgeschlossenen Verkäufen einzuziehen, auch kann er Zahlungsfristen bewilligen. Andererseits kann man einem Reisenden gegenüber rechtsverbindliche Erklärungen darüber abgeben, daß man eine Ware als mangelhaft erklärt oder daß man eine Ware zur Verfügung stellt. Auch andere Erklärungen muß der Reisende rechtsverbindlich entgegennehmen. Stadtreisenden gegenüber gilt dies nicht; es sei denn, daß sie eine regelrechte Handlungsvollmacht besitzen. Auch die in einem Laden oder sonstigen öffentlichen Verkaufsraum tätigen Angestellten genießen kraft Gesetzes eine bestimmte Handlungsvollmacht. Ein solcher Angestellter gilt zu Verkäufen und Empfangnahmen ermächtigt, die als gewohnheitsgemäß in einem solchen Geschäft zu betrachten sind.

Im übrigen betont das Gesetz ausdrücklich, daß sich der Handlungsbevollmächtigte bei der Zeichnung jedes eine Prokura andeutenden Zusatzes zu enthalten hat. Allgemein lautet der übliche Zusatz i. V. Das Erlöschen der Handlungsvollmacht tritt in der Regel in den gleichen Fällen ein, wie dies bei der Prokura geschieht. Natürlich kann eine Handlungsvollmacht jederzeit widerrufen werden; es sei denn, daß besondere Rechtsverhältnisse vorliegen. Beispielsweise eine Inkassovollmacht mit Provisionsanspruch oder bei Pachtung eines Geschäftes. Für eine G. m. b. H. kann stets nur eine widerrufliche Vollmacht erteilt werden. Niemals kann ein Handlungsbevollmächtigter ohne Zustimmung des Inhabers seine Vollmacht auf einen anderen übertragen. Im übrigen greifen hier auch vielfach die Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes ein, soweit sie sich auf den Rechtsbegriff „Vollmacht“ beziehen. Es gilt dies insbesondere für den Fall, daß Dritte dadurch Schaden erlitten, daß sie das Erlöschen einer Handlungsvollmacht weder kannten, noch kennen mußten. Hier gewähren die §§ 170 bis 172 B. G. B. dem Dritten Schutz. So zeigt das Rechtsgebiet von Prokura und Handlungsvollmacht eine ziemlich reiche Gestaltung, deren Kenntnis jedem von Nutzen sein wird.

Dr. P. Martell.

Durchbrechungen des russischen Außenhandelsmonopols.

Die kürzlich abgeschlossenen Handelsverträge Rußlands mit Persien und Lettland enthalten russischerseits Zugeständnisse, die sich nicht in den Rahmen der russischen Handelspolitik seit Bestehen der Sowjet-Union einfügen lassen. Bei dem lebhaften Interesse der deutschen Wirtschaft für den russischen Markt und der Bedeutung dieser Abmachungen gegebenenfalls für spätere Verhandlungen zwischen Rußland und Deutschland lohnt es sich, diese russischen Zugeständnisse näher zu untersuchen.

In Rußland ist der russisch-persische Vertrag fast durchweg mit großer Propaganda als ein bedeutender Erfolg des russischen Außenkommissariats hingestellt worden. Demgegenüber muß darauf hingewiesen werden, daß im Gegenteil ein Erfolg der persischen Regierung festzustellen ist.

Der Außenhandel der Sowjet-Union ist bekanntlich monopolisiert. Zum Verständnis der russisch-persischen Vereinbarungen sei zuvor kurz auf folgendes hingewiesen: Art. 17 des russischen Zivilkodex bestimmt, daß alle auf dem Gebiete der Sowjet-Union sich befindenden Personen lediglich durch Vermittlung des Staates am Außenhandel teilnehmen dürfen; ein selbständiges Auftreten auf dem Auslandsmarkt ist nur in besonders namhaft gemachten Ausnahmefällen zulässig. Die Regelung des Außenhandels wird besonders erzielt: 1. durch Kontingentierung der Ein- und Ausfuhr, d. h. durch planmäßige Festlegung der Mengen und Gattungen der ein- und auszuführenden Waren; 2. durch ein Sperr- und Freigabesystem der Außenhandelsgeschäfte; 3. durch Zollpolitik und 4. durch Beaufsichtigung der Geschäftstätigkeit der am Außenhandel beteiligten Organisationen und Personen. Der staatliche Importplan, der für jedes Jahr neu aufgestellt wird, regelt den Umfang der Wareneinfuhr und dient als Grundlage für die Kontingentierung der einzelnen Warengattungen. Die Wareneinfuhr erfolgt nur auf Grund von Einfuhrlizenzen, die vom Außenhandelskommissariat ausgestellt werden. Ohne eine solche Lizenz darf weder aus- noch eingeführt werden.

Dieses System war zwar durch die Vergebung von Konzessionen nicht mehr ganz streng durchgeführt, jedoch handelte es sich bei ihnen nur um einzelne Verwaltungsmaßregeln und nicht um generell bedungene Ausnahmen in Form eines Staatsvertrages mit einem anderen Lande. Dies ist vielmehr jetzt zum ersten Male gegenüber Persien geschehen. Man hat deshalb behauptet, daß der russisch-persische Handelsvertrag eine tatsächliche Durchbrechung des russischen Außenhandelsmonopols darstelle, und das mit Recht.

In dem Notenwechsel über die Handelsbeziehungen beider Länder, der einen Teil des Vertrages darstellt, ist nämlich vereinbart worden, daß ein Kontingent im Werte von 50 Millionen Rubel persischer Erzeugnisse nach Rußland eingeführt werden kann. Für persische Kaufleute werden erleichterte Bedingungen bei der Ein- und Ausfuhr festgesetzt. Die persische Einfuhr nach Rußland muß dabei durch Ausfuhr sowjetrussischer Waren mit 90 Prozent gedeckt sein. Ein Vorzugsrecht beim Ankauf von Einfuhrwaren persischer Herkunft wird den Wirtschaftsorganen der Sowjet-Union und den Genossenschaften zuerkannt. Persien erhält freien Transit für seine Ausfuhr durch das Territorium der Sowjet-Union sowie für seine Einfuhr innerhalb einer Liste der Waren dritter Länder, mit denen die Sowjet-Union Handelsverträge abgeschlossen hat. Der Vertrag enthält ferner eine Zollkonvention und das Prinzip der gegenseitigen Meistbegünstigung in Tarif- und Zollfragen.

Diese Abmachungen bedeuten für Persien mehr als die Gewährung der Meistbegünstigung durch Rußland, die für sich allein durch das russische Außenhandelsmonopol jederzeit illusorisch gemacht werden könnte. Es ist jetzt das erste Mal, daß die Sowjet-Union Handel ohne Lizenz gestattet; eine recht bedeutsame Neuerscheinung, wenn man bedenkt, in wie starkem Maße Rußland bisher immer wieder die Unantastbarkeit seines Außenhandelsmonopols betont hat.

Ein weiterer persischer Erfolg ist die Zusicherung des ungehinderten Durchgangsverkehrs; die Freigabe des Transithandels verschafft dem persischen Handel auf dem uralten Handelsweg über Trapezunt nach Nordwest Luft. Bisher hatte Rußland immer versucht, diesen Weg zu sperren, und den Besitz von Kaukasien benutzt, ausländische Warendurchfuhren zu behindern, bis jetzt hier eine Aenderung eingetreten ist. Diese Aenderung interessiert besonders Deutschland, weil nunmehr zu hoffen ist, daß auch der Verkehr von Deutschland nach Persien an Ausdehnung gewinnt. Hierzu äußert sich Scheffer-Moskau im Berliner Tageblatt Nr. 484 vom 13. Oktober 1927 wie folgt: „Es existiert bekanntlich eine deutsch-russische Transitgesellschaft, die bisher keine großen Erfolge erzielen konnte und seit einem Jahr um bessere Bedingungen ringt. Die Transitpolitik der Sowjetunion ist überhaupt mit jener einen wenig beglückenden Ausnahme, bisher durchaus negativ gewesen. In dieser Beziehung ist die Sowjetunion auf dem Globus ein ungeheurer toter Fleck. Wir wollen hoffen, daß sich das jetzt, zunächst in bezug auf Persien, ändert".

In diesem Vertrage drückt sich zweifellos der Wille der Sowjet-Union zur Angleichung an seine Umwelt aus und man kann sagen, daß der Vertrag einen Schritt vorwärts in der Wiedereingliederung Rußlands in die üblichen Formen des internationalen Handelsverkehrs darstellt. Allerdings wird dieser Schritt geschmälert durch die Beschränkung des beiderseitigen Handels auf bestimmte Summen, die jedoch immerhin näher an den Vorkriegsumsatz beider Staaten im Verhältnis zueinander herankommen, als es irgend sonst in den Handelsbeziehungen der Sowjet-Union zu anderen Ländern der Fall ist. Und dies ist besonders beachtlich.

Der russisch-lettische Handelsvertrag, dessen Ratifizierung vor kurzem erfolgt ist, enthält in seinem zweiten Teile eine besondere Zollkonvention, in der beiderseitig Zollermäßigungen auf bestimmte Exportwaren gewährt werden. Dieses Uebereinkommen ist mit der Bedingung verknüpft, daß der lettische Export nach Rußland mindestens 40 Millionen Lat jährlich erreichen muß. Ein Verzeichnis russischerseits bestellter Waren und Einkäufe ist dem Vertrage als Anlage beigefügt. Also wiederum die Uebernahme einer Garantie durch Rußland zur Abnahme bestimmter Warenmengen.

Weiterhin verpflichtet sich Rußland durch den Vertrag zur Durchfuhr einer jährlichen Warenmenge von 200 000 Tonnen durch Lettland; diese Menge soll für jedes der folgenden Vertragsjahre um 10% erhöht werden.

Ob es sich bei diesen Vereinbarungen um „Ausnahmen" handelt oder ob Rußland auf diesem Wege der Anpassung an seine Umwelt weiter fortschreiten wird, muß abgewartet werden. Vielleicht läßt sich in kurzer Zeit mehr darüber sagen. Dr. L.

Bücherbesprechung

Konsulats- und Mustervorschriften. Herausgegeben von d. Auskunftsabteilung der Handelskammer Hamburg.

Die vielfach geänderten und neu erlassenen Konsulats- und Mustervorschriften haben es notwendig erscheinen lassen, das von der Handelskammer in Hamburg veröffentlichte Heft 12 neu herauszugeben. In der vorliegenden Neuausgabe — Heft 14 — sind die jetzt geltenden Konsulats- und Mustervorschriften in kurzer und übersichtlicher Form zusammengestellt. Da die Bestimmungen über Zollfakturen, Handelsrechnungen, Ursprungszeugnisse, Durchfuhrbescheinigungen, Konnossemente u. a. m. teilweise außerordentlich umfangreich sind, konnten nur kurze Hinweise gemacht werden.

Wenn auch die vorliegende Zusammenstellung, die die einschlägigen Bestimmungen der europäischen, amerikanischen, afrikanischen, asiatischen und australischen Staaten behandelt, keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben soll, so stellt sie doch für den Groß- und Überseehandel ein außerordentlich wichtiges Nachschlagematerial dar. Eine Beachtung der verschiedensten Bestimmungen der einzelnen Länder ist jedenfalls notwendig, um unnötige Kosten bei der späteren Neuausfertigung und eine erneute Beglaubigung der Begleitpapiere zu vermeiden.

Die Veröffentlichung der Handelskammer Hamburg kann daher bestens empfohlen werden. Die Zusammenstellung über die Konsulats- und Mustervorschriften liegt im übrigen in der Auskunftsstelle der Handelskammer Danzig, Hundegasse 10, für Interessenten zur Einsichtnahme aus.

Wirtschaftliche Geschäftsführung im Einzelhandel. Herausg. von Dr. Heinrich Walter, Stuttgart 1927, Verlag für Wirtschaft und Verkehr, Forkel & Co., Stuttgart, Pflizerstraße 7.

Zu dem Problem „Rationalisierung im Einzelhandel“ liefert die neue Zeitschrift „Wirtschaftliche Geschäftsführung im Einzelhandel“ wertvolles Material, das auf Grund der besten deutschen und amerikanischen Erfahrungen zusammengestellt ist. Die neue Lose-Blätterzeitschrift zeigt dem Einzelhandel aller Zweige neuartige Geschäfts- und Verkaufsmethoden und zwar in einer knappen sachlichen Darstellung ohne langatmige theoretische Erörterungen.

Die einzelnen Aufsätze, die vom Einkauf bis zur Werbung, von der Personalausbildung bis zur Expedition alle Fragen behandeln, erscheinen auf losen Blättern, die in einem besonderen Ordner derart zusammengefügt werden, daß von Anfang an ein systematisch geordnetes Nachschlagewerk vorliegt, dessen Inhalt dauernd ergänzt werden kann. Ein besonderer Gliederungsplan ermöglicht es, das Material über jede Frage rasch zu finden.

Die neue Zeitschrift „Wirtschaftliche Geschäftsführung im Einzelhandel“ erscheint monatlich; der Bezugspreis beträgt Rmk. 18,— jährlich. Die neue Zeitschrift kann mit Rücksicht auf die notwendige Rationalisierung im Einzelhandel empfohlen werden; sie liegt in der Auskunftsstelle der Handelskammer Interessenten zur Einsichtnahme aus.

Druck von A. Schroth, Danzig.